• REFLEKSJE NIE TYLKO JUBILEUSZOWE
• ULS na Żarze
• AS MYŚLIWSKI ALEKSANDER POKRYSZKIN
• Wielki przelot Skarżyńskiego nad Atlantykiem
• SAMOLOT RWD 5 BIS

19 (1641) • 8.05.1983 PL ISSN 0137-866x • Nr ind. 37606 CENA 20 zł

SKRZYDLATA POLSKA

RWD-5 bis NAD ATLANTYKIEM. Rysował: Grzegorz Niewczas

Z LOTU PO KRAJU

XXV KONFERENCJA BEZPIECZEŃSTWA LOTÓW LOTNICTWA SIŁ ZBROJNYCH

W Poznaniu obradowała XXV Konferencja Bezpieczeństwa Lotów Lotnictwa Sił Zbrojnych. Wzięli w niej m.in. udział: dowódca Wojsk Lotniczych — gen. dyw. pil. **Tadeusz Krepski,** przedstawiciel MON — gen. bryg. pil. **Jerzy Łagoda,** zastępca dowódcy Wojsk OPK ds liniowych — gen. bryg. pil. **Andrzej Rybacki,** przedstawiciel lotnictwa Marynarki Wojennej — kmdr dypl. pil. **Jerzy Figurski.** W obradach uczestniczyli także przedstawiciele dowództwa Zjednoczonych Sił Zbrojnych Państw — Stron Układu Warszawskiego z gen. płk. lotn. **Michaiłem Odincowem.**

Na zakończenie konferencji wręczono wyróżnienia, przyznane jednostkom, które osiągnęły najlepsze rezultaty w działalności na rzecz umacniania bezpieczeństwa szkolenia lotniczego.

REJSY JAT DO WARSZAWY

Po ponad rocznej przerwie jugosłowiańskie linie lotnicze JAT wznowiły 15 kwietnia br. regularne rejsy na trasie Belgrad—Warszawa—Belgrad. Samoloty JAT latają na tej trasie raz w tygodniu, w piątki.

Rys. Bogdan Mika

EDWIN ORSZTYNOWICZ PREZESEM AEROKLUBU POMORSKIEGO

W Toruniu obradowało 20 marca walne zebranie sprawozdawczo-wyborcze delegatów Aeroklubu Pomorskiego. Wziął w nim udział prezes Aeroklubu PRL — gen. bryg. pil. dr **Władysław Hermaszewski.** Na zebraniu podsumowano dorobek klubu, wytyczono zadania na najbliższe lata oraz wybrano nowe władze. Prezesem nowego zarządu AP wybrano ponownie mgr. **Edwina Orsztynowicza,** wiceprezesami zostali: dr **Grzegorz Michniewicz** i inż. **Marian Rissmann.** Delegatami na XII Krajowy Zjazd Aeroklubu PRL wybrano: gen. bryg. pil. dr. **Władysława Hermaszewskiego,** mgr. **Edwina Orsztynowicza,** ppłk. pil. **Stefana Mrozowicza** i mgr. **Andrzeja Korzeniowskiego.**

JANUSZ ROŻNOWSKI PREZESEM AEROKLUBU KRAKOWSKIEGO

9 kwietnia br. odbyło się w Krakowie walne zebranie sprawozdawczo-wyborcze delegatów Aeroklubu Krakowskiego. Wzięli w nim udział członkowie Zarządu Głównego Aeroklubu PRL: red. **Jerzy R. Konieczny,** dr hab. inż. **Edward Popiołek** oraz członek Głównej Komisji Rewizyjnej APRL — mgr **Marian Markowski.**

Delegaci podsumowali w toku obrad dotychczasową, pięcioletnią działalność aeroklubu, omówili kierunki pracy na najbliższe lata oraz wybrali nowe władze. Prezesem zarządu wybrano mgr. inż. **Janusza Rożnowskiego,** I wiceprezesem — dr. hab. inż. **Edwarda Popiołka,** II wiceprezesem — mgr. **Mariana Markowskiego.** Delegatami na XII Zjazd APRL zostali wybrani: ppłk dypl. pil. **Henryk Boroń,** mgr **Jacek Kibiński,** dr. hab. inż. **Edward Popiołek** i mgr inż. **Janusz Rożnowski.**

JANUSZ ŁUKASZEWICZ PREZESEM AEROKLUBU POZNAŃSKIEGO

W Klubie Dowództwa Wojsk Lotniczych w Poznaniu obradowało 10 kwietnia br. walne zgromadzenie sprawozdawczo-wyborcze delegatów Aeroklubu Poznańskiego. Przedstawiciele wszystkich sekcji oraz Klubu Seniorów Lotnictwa dokonali oceny czteroletniej działalności, ustalili program dalszego działania i wybrali nowe władze aeroklubu. Prezesem zarządu AP został wybrany ppłk pil. **Janusz Łukaszewicz,** wiceprezesem płk pil. **Lech Szutowski.**

SEKCJA SPADOCHRONOWA W WKS GRUNWALD

Komitet Sportowy Wojska Polskiego wydał zgodę na zorganizowanie przy Wojskowym Klubie Sportowym Grunwald w Poznaniu sekcji spadochronowej, której siedzibą jest Liceum Lotnicze w Zielonej Górze. Kierownikiem sekcji jest mjr mgr inż. **Lech Marchlewski** (zastępca dyr. liceum), trenerem koordynatorem — por. mgr **Ryszard Olszowy.**

PRACE INSTYTUTU LOTNICTWA

Nakładem Wydawnictw Przemysłu Lotniczego i Silnikowego PZL ukazał się nr 91/1982 „Prac Instytutu Lotnictwa". Zawiera on następujące prace: doc. dr. inż. **Edwarda Stankiewicza** — „Drgania wymuszone i samowzbudne podzespołów turbiny gazowej o ścisłej i zaburzonej symetrii"; mgr. inż. **Andrzeja Chyla** — „Modele matematyczne właściwości akustycznych śmigieł samolotowych"; mgr. inż. **Włodzimierza Balickiego** — „Elektrohydrauliczny sterownik przepływu do układów regulacji silników turbinowych"; mgr. inż. **Ireny Auerbach,** mgr. inż. **Elżbiety Napory,** doc. dr. inż. **Wiesława Szachnowskiego,** inż. **Kazimierza Szczepańskiego** — „Wybrane zastosowania metod ultradźwiękowych do oceny jakości wyrobów wykonanych z tworzyw niemetalowych".

ZMARLI

2 kwietnia 1983 w Warszawie, **TADEUSZ NOWIERSKI,** płk w st. sp. pilot, uczestnik Wojny Obronnej Polski 1939 (24 eskadra) i Bitwy o Wielką Brytanię, b. dowódca 308 Dywizjonu II i 133 Skrzydła Myśliwskiego w PSP na Zachodzie, absolwent 23 kursu Szkoły Sztabu Generalnego w USA. Odznaczony Krzyżem Virtuti Militari V klasy, 4-krotnie Krzyżem Walecznych, angielskim DFC, 3-krotnie Medalem Lotniczym i innymi odznaczeniami polskimi, angielskimi i francuskimi.

8 kwietnia 1983 w ZSRR, w wieku 79 lat, **IWAN TURKIEL,** gen. broni pilot, zasłużony dowódca ludowego Wojska Polskiego i Armii Radzieckiej, w latach 1951—1956 dowódca Wojsk Lotniczych i Obrony Przeciwlotniczej. Odznaczony m.in. Krzyżem Komandorskim Orderu Odrodzenia Polski z Gwiazdą i Orderem Sztandaru Pracy I klasy. W pogrzebie w Moskwie, 11 kwietnia, wzięła udział delegacja MON i Wojsk Lotniczych z gen. dyw. pil. Tadeuszem Krepskim.

W NASTĘPNYM NUMERZE

- **SENIOR Z PZL**
- **PRÓBY W LOCIE ULS**
- **LIGA LOTNICZA**
- **REKORDY MOTOSZYBOWCOWE**
- **SMIGŁOWCE TRANSPORTOWE**
- **LOTNICTWO WOJSKOWE 20-LECIA MIĘDZYWOJENNEGO — ANGLIA**

Z LOTU PO ŚWIECIE

● **NRD.** Jak informuje prasa fachowa, piloci z NRD rozpoczęli już loty szkoleniowe w nowo powstałym centrum lotnictwa cywilnego państw RWPG w Uljanowsku nad Wołgą.

● **ZSRR.** Niedawno sprzedano przedsiębiorstwu rumuńskiemu Tarom samolot An-24. Był to 750 samolot tego typu wyprodukowany w kijowskich zakładach lotniczych Antonowa.

● **WIELKA BRYTANIA.** Na Falklandach - Malwinach powstać ma nowy port lotniczy (ok. 15 km od Port Stanley). Budowa, która pochłonie ok. 300 mln funtów, potrwa prawie 5 lat.

● **ZSRR.** 27 marca otwarto nową linię Aeroflotu Moskwa — Buenos Aires (przez Berlin i Dakar). Linię obsługują samoloty Ił-62M. Argentyna jest 94 państwem, do którego docierają samoloty Aeroflotu.

● **USA.** Z okazji 35 międzynarodowego pokazu śmigłowców w Anaheim, podano ceny w dolarach USA niektórych wiropłatów francuskich i amerykańskich: Ecureuil (AS350B) — 370 tys.; Twin Star (AS355F) — 673 tys.; Lama (SA315B) — 590 tys.; Dauphin-2 (SA365N) — 1 mln 490 tys.; Super Puma (AS332C) — 3 mln 400 tys.; Bell-212 — 1 mln 600 tys.; Bell-412 — 1 mln 975 tys.; Silkorsky S.76 MK II — 1 mln 675 tys. Najtańszy jest tylko Robinson R.22 — 68.850 tys.

● **FRANCJA.** Uzyskanie dyplomu pilota samolotowego (cywilnego tzw. prywatnego) kosztuje obecnie od 15 tys. do 20 tys. franków. Szkolenie trwa średnio dwa lata.

● **CSRS.** W lutym minęło 14 lat od oblatania prototypu samolotu komunikacji lokalnej L-410. Z okazji tej prasa fachowa przypomina, że do chwili obecnej zbudowano 11 wersji tego samolotu. W końcu ub. r. pojawiła się wersja fotogrametryczna (L-410 UVP).

● **FRANCJA.** Bezzałogowy balon badawczy CNES wykonał lot dookoła świata w ciągu 54 dni. Wystartował 11 grudnia 1982 z Afryki Płd., a wylądował również na kontynencie afrykańskim 1 lutego 1983. Wysokość lotu tego stratosferycznego balonu na ogrzane powietrze (montgolfiére infrarouge) wynosiła od 18 do 28 km.

● **USA.** 6 samolotów bojowych F-15 przeleciało bez lądowania odległość 12 971 km z Okinawy na Florydę. Lot trwał 12 godzin. Podczas lotu samoloty były siedmiokrotnie zasilane paliwem ze zbiornikowca KC-10.

● **CSRS.** W końcu ub. r. ukazała się praca Z. Szmoldasa „Piloci czechosłowaccy w Wielkiej Brytanii 1940—1945". Książkę wydało Muzeum Techniki w Pradze.

● **IRAK.** Lotnictwo wojskowe zakupiło niedawno 90 śmigłowców amerykańskich Hughes-30 wersji 300C i 500D. Wytwórnia Hughes wyprodukowała dotąd 2 700 wiropłatów pierwszej z wymienionych wersji i 3 400 drugiej.

● **JAPONIA.** W związku z uszkodzeniem okna kabiny Boeinga-727 przez pyły wulkanu Sakurajima, zmieniono korytarz powietrzny dla samolotów wykorzystujących lotnisko Kagoszima. Wypadek nastąpił w odległości 22 km od wulkanu na wysokości 3 tys. m. Nikt z pasażerów nie odniósł obrażeń.

● **BELGIA.** Instytut badań kosmicznych wypuścił gazowy balon badawczy z francuskiego ośrodka w Landes. Balon, produkcji amerykańskiej o pojemności 1 019 287 m sześc., uniósł ładunek badawczy o masie 630 kg na rekordową wysokość 47 km.

● **CSRS.** Jak wynika z informacji prasy fachowej, w CSRS istnieją 102 kluby lotniarskie, które mają 2 621 członków (w tym 195 kobiet) i 1 768 lotni. W roku ubiegłym wykonano 6 224 loty w łącznym czasie 91 530 godzin.

ASTRONAUTYKA

● 8.04.1983. Pisząc o 25-leciu Wojskowej Akademii Medycznej w Łodzi, Aleksander Chećko wspomniał w „Życiu Warszawy", że uczelnia ta współpracuje w programach biologii i medycyny kosmicznej Interkosmosu. Już w 1977 rozpoczęto badania 4 tematów z zakresu radiobiologii kosmicznej, reakcji przedsionkowych i biologii rytmów okołodobowych. Badano też materiały dostarczone przez satelity biologiczne. Obecnie badane są zwierzęta przebywające w nieważkości rzeczywistej i symulowanej.

● 4.04.1983 (wg daty europejskiej), o godzinie 18.30 (GMT) wystartował z Przylądka Canaveral amerykański samolot kosmiczny Challenger. Załoga: Paul Weitz (dowódca; 50 lat), płk Karol Bobko (Polak z pochodzenia, do czego się przyznaje; pilot; 45 lat) Story Musgrave (badacz-lekarz; 47 lat) i Donald Peterson (badacz-inżynier; 49 lat). W nocy z 4 na 5.04.1983 z pokładu Challengera wprowadzono na orbitę (niezaplanowaną) satelitę łącznościowego TDRS—A o masie 2 268 kg. Dwaj astronauci wyszli w otwartą przestrzeń kosmiczną. Lądowanie w Edwards AFB nastąpiło 9.04. o godzinie 18.54 (20.54 czasu warszawskiego).

● 4.04.1983. Minister Obrony USA poinformował o utworzeniu komitetu wykonawczego do badań różnych odmian systemu obrony przeciwrakietowej. Z tej okazji prasa amerykańska podała o prowadzonym od 2 lat „prywatnym" programie (z udziałem specjalistów m.in. z koncernów Boeing i Aerojet-General), dotyczącym utworzenia sieci 432 satelitów uzbrojonych w 40—50 pocisków rakietowych każdy.

● 30.03.1983. Na orbitę (977×1017 km; 83°; 104,9 min.) został wprowadzony satelita badawczy Kosmos-1448.

● Orbita Astrona: 2 000×200 000 km; 51,5°; 98 h. Na jego pokładzie znajduje się oprócz wyposażenia badawczego — aparatura radiowa do dokładnego namiaru orbity i radiotelemetryczna — przekazująca na Ziemię wyniki badań.

● Naziemne Centrum Kierowania Lotami Kosmicznymi w ZSRR składa się obecnie z właściwego Centrum (CUP) oraz sieci punktów pomiarowych (NIP-ów). Centrum ma kryptonim radiowy Zaria. CUP i NIP-y są wyposażone w zegary — generatory czasu o dokładności plus-minus 1 s na 10 000 lat. CUP ma główną salę operacyjną i pomieszczenia pomocnicze (tzw. grupy funkcjonalne). Na każdym stanowisku pracy znajduje się monitor TV (jest ich ok. 500, odbierających informacje poprzez 150 kanałów łączności). Na piętrach gmachu CUP są: grupa planowania, grupa analizy, grupa eksperymentów, grupa operacyjnej informacji telemetrycznej, grupa balistyki, grupa medyczna, grupa poszukiwawczo-ratownicza itd. 24.03.1983 CUP współpracował z: Salutem-7, Kosmosem-1443, Astronem... Kierownikiem CUP jest A. Milicin, jego zastępcą W. Błagow.

● Pokazany na zdjęciu w SP nr 11/1983 moskiewski pomnik J. Gagarina jest dziełem artysty rzeźbiarza Pawła Bondarenko i został wykonany z tytanu. Kolumna żelbetowa wysokości 30 m też została obłożona płytami tytanowymi. Tytan uchodzi za „wieczny metal".

● Na progu 1983 pojawił się w Jugosławii w sprzedaży sklepowej pierwszy seryjny mini-komputer domowy GALEB-101. Zaprojektował go dwudziestoletni konstruktor. Mini-komputer może również służyć do rozwiązywania zadań szkolnych o tematyce astronautycznej, syntetyzuje głos ludzki, rysuje wykresy itd. Współpracuje m.in. z ekranem zwykłego odbiornika telewizyjnego. Do typowych gier astronautycznych rozgrywanych przy użyciu coraz powszechniejszych w świecie mini-komputerów domowych należą: Alien (ziemski statek kosmiczny chwytany przez „czarną dziurę") oraz Jupiter (lądowanie na tej planecie z wyborem trzech miejsc).

● Wydany w końcu 1982 we Francji wielki słownik lotniczo-astronautyczny angielsko-francuski zawiera 25 000 haseł. Dla porównania: wydany w 1964 w ZSRR słownik tylko astronautyczny angielsko-rosyjski liczył ok. 7 000 haseł, zaś słownik tylko rakietowy niemiecko-rosyjski z 1950 również ok. 7 000 haseł.

z płk. w st. sp. pilotem MEDARDEM KONIECZNYM

REFLEKSJE NIE TYLKO JUBILEUSZOWE

2 kwietnia br. przewodniczący Rady Seniorów Lotnictwa Aeroklubu PRL, płk w stanie spoczynku pilot — Medard Konieczny obchodził 75 rocznicę urodzin. Dostojnemu Jubilatowi, weteranowi ludowego Lotnictwa Polskiego, znanemu działaczowi lotniczemu, złożyliśmy wizytę w jego warszawskim mieszkaniu, składając gratulacje i najlepsze życzenia w imieniu własnym i naszych czytelników. Jubilat nie czuje się najlepiej, od wypadku samochodowego w 1978 ma trudności z poruszaniem się, chodzi tylko o kulach. Wita serdecznie przedstawiciela „Skrzydlatej Polski" i ze wzruszeniem przyjmuje nasze życzenia, których otrzymał zresztą wiele od przedstawicieli różnych środowisk lotniczych. Dyrektor Centralnego Zarządu Lotnictwa Cywilnego — gen. bryg. pil. Jerzy Rakowski i prezes Aeroklubu PRL — gen. bryg. pil. dr Władysław Hermaszewski, wystosowali do Jubilata listy gratulacyjne.

W czasie naszej wizyty poprosiliśmy płka Medarda Koniecznego o chwilę rozmowy dla naszego czasopisma.

— Panie Pułkowniku, jak z perspektywy tych siedemdziesięciu pięciu lat ocenia Pan swe życie? Mamy na myśli, oczywiście, dorosłe życie lotnicze.

— Nachodzi czasem człowieka taka refleksja. Sądzę, że miałem ciekawe życie. Dominowało w nim, rzecz jasna, lotnictwo. Była to moja największa pasja. Latałem chętnie i dużo, nigdy nie miałem żadnego wypadku, nie uszkodziłem też żadnego samolotu. Szczerze mówiąc, mam jednak sporo żalu, jakiś niedosyt, bo są przecież przerwy w moim lotniczym życiorysie. W moim przekonaniu, po wojnie zbyt wcześnie przestałem latać, za wcześnie odszedłem ze służby w lotnictwie wojskowym. Zrekompensowałem to sobie zresztą później w pracy zawodowej i działalności społecznej w lotnictwie cywilnym, które dało mi wiele satysfakcji, jestem z tego bardzo zadowolony.

— Jako weteran ludowego Lotnictwa Polskiego i jeden z jego współorganizatorów w pionierskim powojennym okresie w kraju ma Pan z pewnością jakąś ocenę rozwoju naszego współczesnego lotnictwa wojskowego?

— Dzięki pomocy radzieckiej odbudowywaliśmy i rozbudowywaliśmy to nasze lotnictwo na solidnych fundamentach, co procentowało w następnych latach. Lotnictwo wojskowe przeszło kilka faz technicznych, że wspomnę tu chociażby o rozpoczętej z początkiem lat pięćdziesiątych erze samolotów odrzutowych, a później — naddźwiękowych, co wymagało stałego rozwijania i udoskonalania bazy technicznej, techniki i nauki wojskowej oraz szkolnictwa lotniczego. Zawsze cenię sobie każdorazowe wizyty w Dęblinie, w którym szkoliłem przed wojną. Toż ta dęblińska uczelnia lotnicza stała się wielkim nowoczesnym kombinatem naszego wojskowego szkolnictwa lotniczego. Czego tam nie ma: wyższa szkoła oficerska, szkoła chorążych, liceum lotnicze, a jakie wspaniałe warunki i nowoczesne metody szkolenia! Wielki podziw budzą u mnie nowo wyszkoleni piloci, których kilka pokoleń wyszkolono w Polsce Ludowej. Zresztą ich wysoki kunszt pilotażu mogliśmy niejednokrotnie podziwiać w poprzednich latach w czasie różnych pokazów i parad lotniczych. Są to osiągnięcia zasługujące na najwyższe uznanie.

— Czy jest Pan tego samego zdania o pilotach z lotnictwa cywilnego?

— Naturalnie. Współdziałałem w odbudowie komunikacji lotniczej, której zręby tworzyło przecież wojsko. Przeszło ono też kilka faz technicznych i weszło w erę odrzutową. LOT ma znakomitych pilotów. Nie mogę oprzeć się i tu refleksji, że w tamtych, pierwszych latach powojennych można było lepiej, bardziej dynamicznie ukierunkować rozwój lotnictwa cywilnego i rozbudować lepiej jego infrastrukturę, nie byłoby z tym tyle kłopotów dzisiaj. Ale, zabrakło we władzach dobrego klimatu i zrozumienia dla potrzeb lotnictwa cywilnego. Nie było go także w następnych dziesięcioleciach i nie ma — jak mi się zdaje — również dziś. A jest to znacząca dziedzina gospodarki, która może przynieść państwu spore dochody dewizowe. To musi martwić.

— Co jeszcze Pana martwi?

— Młodzież.

— ?

— Proszę się nie dziwić. Mam na myśli tę młodzież, która pragnie latać i pracować w lotnictwie. Chłopcy są dzisiaj przystojni i bardzo dorodni, cóż, kiedy — jak się dowiaduję — wśród kandydatów na lotników dość znaczny ich procent odpada na badaniach lotniczo-lekarskich. Pod względem zdrowotnym obecne pokolenie młodzieży ustępuje wyraźnie poprzednim pokoleniom. I chodzi nie tylko o to, że współczesna wojskowa technika lotnicza stawia rygorystyczne wymagania zdrowotne kandydatom na pilotów samolotów odrzutowych, że żyjemy teraz w trudnych czasach, ale — jestem tego prawie pewny — współczesna cywilizacja, coraz bardziej poszerzające się zatrucie środowiska naturalnego — działa negatywnie na życie młodego pokolenia, na jego biologiczny rozwój. Dotyczy to również wszystkich, i nas, starych.

— Częściowo można się z tym zgodzić i zapewne przyjdzie nam do tego tematu wrócić w jakiejś rozmowie z lekarzami lotniczymi. Ale, wracając do Pana życia, czy przypomina Pan sobie, gdzie zastała Pana kapitulacja hitlerowskiej Rzeszy w II wojnie światowej?

— Oczywiście, w Niemczech, na węźle lotniczym Vehlefanz, 26 km na zachód od Berlina. Może się to wydać dziś zabawne, ale spałem mocno w kwaterze, którą była willa węgierskiego regenta Horthy'ego, na rozłożystym łożu pod baldachimem, wśród szaf pełnych rozmaitych mundurów admiralskich, kiedy o 4.00 nad ranem zbudziły mnie odgłosy chaotycznej strzelaniny z najrozmaitszej broni. Zerwałem się natychmiast i podszedłem do okna. Żołnierze i oficerowie byli ogromnie podnieceni, niezwykle radośni, strzelali na wiwat, krzyczeli, a właściwie wrzeszczeli: Koniec wojny! Niemcy skapitulowali! Ubrałem się szybko i zarządziłem odprawę stanu osobowego 9 pułku. Na uroczystej zbiórce odczytano rozkaz naczelnego dowództwa o kapitulacji III Rzeszy. To było przeżycie, którego się nie zapomina.

— Od tamtego Dnia Zwycięstwa mija 38 lat, szeregi weteranów naszej wojny wyzwoleńczej zrzesza ZBoWiD i częściowo Kluby Seniorów Lotnictwa przy aeroklubach regionalnych, którym Pan przewodniczy już wiele lat w Radzie Seniorów Lotnictwa Aeroklubu PRL. Mówi się, Panie Pułkowniku, że Kluby Seniorów Lotnictwa nie rozwijają się, że ich szeregi topnieją, a nowych członków, tych z wojska i z lotnictwa cywilnego, którzy nabyli uprawnienia do wstąpienia do klubów — nie przybywa?

— Nie całkiem mógłbym się z tym zgodzić. Najbliższy mi Klub Seniorów Lotnictwa przy Aeroklubie Warszawskim wzrósł ostatnio o kilkudziesięciu nowych członków, podobne zjawisko notujemy też w kilku innych klubach regionalnych, co jednak nie może nas wcale zadowalać. Obserwujemy, niestety, rozluźnianie się więzi koleżeńskich wśród byłych lotników wojskowych i cywilnych po przejściu na emeryturę. Panuje niekiedy, i trzeba to otwarcie powiedzieć, jakiś swego rodzaju wstyd określenia się seniorem, a przecież Kluby Seniorów Lotnictwa, oprócz więzi koleżeńskich, stwarzają byłym lotnikom jedyną szansę kontaktów ze współczesnym lotnictwem polskim. Sądzę, że stan ten ulegnie zmianie. Wymaga to od nas znacznego ożywienia działalności klubów.

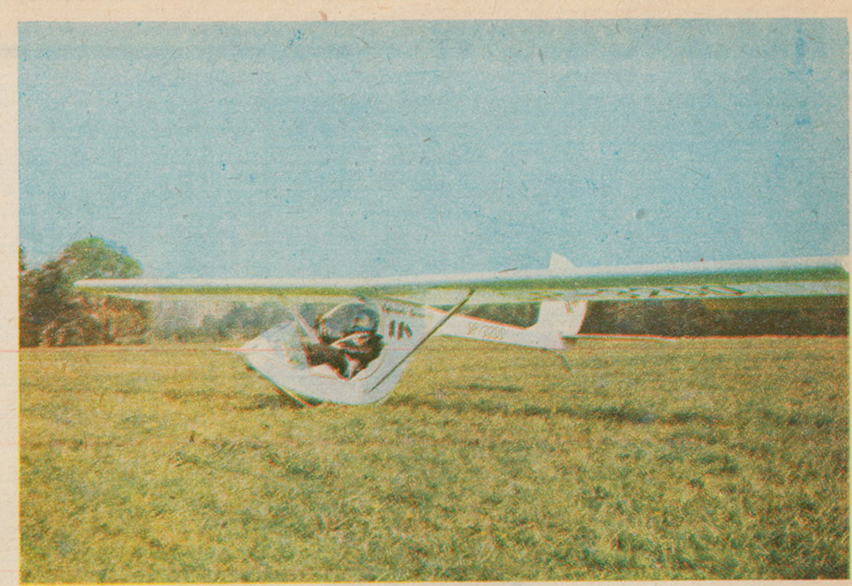
— Jest Pan autorem książek wspomnieniowych. Wspólnie z Kazimierzem Sławińskim napisał Pan książkę „Jaki startują o świcie", wydaną przez Wydawnictwo MON w 1956 r., później ta książka ukazała się w 1980 r. już tylko pod Pana nazwiskiem, miała drugie i teraz przygotowuje się jej trzecie wydanie. W miniaturach lotniczych KAW wydał Pan w 2 wydaniach w rekordowym nakładzie 170 000 egz. „Lot do Polski". Co nowego przeczytamy jeszcze z Pana lotniczych wspomnień?

— Niedawno złożyłem w Wydawnictwie MON 13-arkuszowe wspomnienia pt. „Dalekie loty", o mych lotach transportowych zaraz po wojnie w 7 Samodzielnej Eskadrze. Gdybym mógł, chociaż nie jestem pewien czy mi zdrowie pozwoli, chciałbym opisać swą drogę życiową w lotnictwie, od najwcześniejszych lat. Wiele przeżyłem i widziałem, mam dużo doświadczeń i chciałbym przekazać je współczesnym. Nie wiem jednak, czy starczy mi sił.

— Życzymy więc Panu przede wszystkim zdrowia i sił. Dziękujemy za spotkanie.

Rozmawiał:
JERZY R. KONIECZNY

ULS NA ŻARZE



Po dziesięciu latach przerwy ze szczytu Żaru znowu wystartował szybowiec — a w powietrze wyniosła go, jak dawniej, energia naprężonych lin gumowych. Szybowiec ten trafił na Żar nieprzypadkowo — okazją stały się próby fabryczno-państwowe.

Ultralekki kompozytowy szybowiec ULS prezentowaliśmy już na łamach (SP nr 26 i 50/1981 oraz 4, 5 i 6/1982). Przypomnijmy więc, że został zaprojektowany i zbudowany w Instytucie Techniki Lotniczej i Mechaniki Stosowanej Politechniki Warszawskiej. Tam też, w Zespole Naukowo-Badawczym Technologii Lotniczych Konstrukcji Kompozytowych kierowanym przez dra inż. Romana Świtkiewicza powstał projekt szybowca, zaś jego realizacja jest przede wszystkim zasługą studentów Wydziału Mechanicznego Energetyki i Lotnictwa, skupionych w prężnie działającym Kole Naukowym Lotników.

Surowym natomiast, choć zarazem życzliwym egzaminatorem ULS-a, byli — podobnie jak podczas pierwszych lotów w Piotrkowie Trybunalskim — piloci doświadczalni z Działu Prób w Locie PDPS PZL-Bielsko oraz nadzorujący próby przedstawiciele IKCSP.

Swoje pionierskie starty ze szczytu Żaru szybowiec ULS wykonał 8 i 9 października ub.r. Stanowiły one jeden z końcowych punktów obszernego i szczegółowego programu prób w locie, który przewidywał m.in. wykonanie kilku startów z lin gumowych w warunkach górskich. Próby te stały się zarazem wstępnym testem obecnych warunków na Żarze, poprzedzającym bliskie już wznowienie normalnych startów szybowcowych ze szczytu.

Po przyholowaniu wózka transportowego z ULS-em na szczyt Żaru stało się niestety to, czego obawialiśmy się: zaczął padać deszcz. Trzeba w tym miejscu wyjaśnić, że płócienne — cienkie i oszczędnie cellonowane pokrycie skrzydeł szybowca bardzo nie lubi wilgoci. Z początku była to, co prawda, tylko lekka mżawka, więc w nadziei że przejdzie, zaczęliśmy montować szybowiec. Po kilkunastu minutach był gotowy — i kompletnie mokry — a pokrycie, zgodnie z przewidywaniami, zupełnie zwiotczało.

Co więc w tej sytuacji robić? Demontować szybowiec i zjeżdżać na dół było niezbyt honorowo. Narażać z kolei Adama Zientka (tradycyjnie już miał on lecieć jako pierwszy) na, być może, nie tylko zmoknięcie w otwartej kabinie — jeszcze gorzej. Zdecydował szef Działu Prób w Locie PDPS i nim się spostrzegliśmy Adam Zientek siedział już przypięty w szybowcu.

Po chwili padła sakramentalna komenda instr. Łukańki: naciągaj liny, następnie: puść ogon — i przytrzymywany dotychczas przez Adama Cwajnę szybowiec drgnął, płynnie ruszył do przodu, po kilku metrach oderwał się od ziemi, by następnie prześlizgnąć się bezpiecznie ponad wierzchołkami drzew, okalających szczyt góry.

Spostrzegłem, że stojąca obok mnie i w dużym napięciu obserwująca start szybowca instruktorka szybowcowa Anna Zwierzyna, jakby ukradkiem otarła łzę w oku... a może to była tylko kropla deszczu? Niemniej, w chwilę później powiedziała: dziesięć lat czekałam na ten moment.

O następnych lotach tego dnia oczywiście nie mogło być już mowy. Co prawda — nie ze względów technicznych, gdyż uradowany z lotu, choć cały mokry Adam Zientek, ku naszemu zdziwieniu wcale nie narzekał na pilotaż zmokniętego szybowca. Nie zauważyliśmy także żadnych odklejeń pokrycia od szkieletu, ani jakichś innych uszkodzeń. Cała sprawa okazała się więc mniej niebezpieczna, niż początkowo sądziliśmy.

Szybowiec wymagał jednak gruntownego suszenia — podobnie jak i cała ekipa startowa. ULS-a umieściliśmy więc w hangarze, sami zaś, mając do wyboru Fiata 126p lub Gawrona (trudny, zaiste wybór!), wyruszyliśmy czym prędzej do Bielska. Wiedzeni jednak — jak się później okazało — dobrym przeczuciem, umówiliśmy się warunkowo na następny dzień. A nuż będzie słońce?

I rzeczywiście. Sobotni ranek obudził się ciepły i słoneczny. Krótka konferencja telefoniczna i pojechaliśmy na Żar. Na miejscu szybko wydobyliśmy szybowiec z hangaru. Wyschnięty już ULS jakby trochę wybielał od deszczu. Nie chcąc demontować szybowca, postanowiliśmy przetransportować go na górę... na własnych barkach, zarówno ze względów kondycyjnych (zamiast nosić ciężkie plecaki, można pięćdziesięciokilogramowy szybowiec), jak też niewątpliwie widowiskowych. Oczywiście, nieoceniona okazała się znowu pomoc licznych entuzjastów, zarówno młodych pilotów, po raz pierwszy pragnących obejrzeć start szybowca z lin gumowych, jak i lotniczych weteranów, którzy w ten właśnie sposób rozpoczynali przed laty swą Wielką Przygodę.

Wnoszenie szybowca na górę trasą kolejki transportowej trwało niecałą godzinę, a więc nawet nieco krócej, niż w przypadku wariantu z demontażem, transportem kołowym i montażem. Dzięki temu można było w sobotę wykonać dwa loty ze szczytu Żaru i jeszcze wrócić do Bielska.

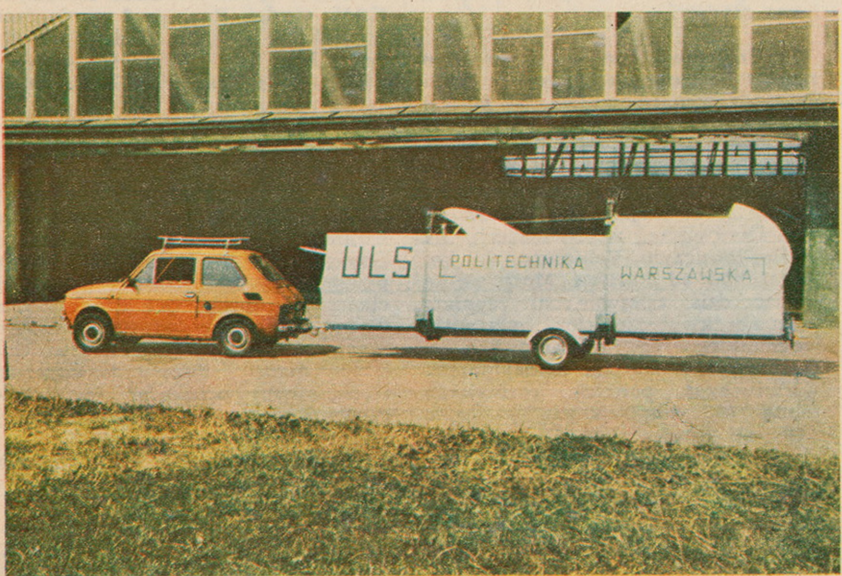
Pierwszy lot tego dnia wykonał szef Działu Prób w Locie PDPS PZL-Bielsko mgr inż. January Roman, który precyzyjnie wystartował na północną stronę Żaru, a po pięciu minutach wylądował na lotnisku. Mimo bowiem pięknej pogody nie było tego dnia wznoszeń, więc pilot mógł zrealizować tylko majestatyczny lot ślizgowy. Nie zobaczyliśmy więc ULS-a krążącego wśród lotni (w tym czasie odbywały się na Żarze lotniowe mistrzostwa Śląska). Mamy jednak nadzieję że dojdzie jeszcze do takiej konfrontacji. Szybowiec wzbudził co prawda zrozumiałe zainteresowanie wśród lotniarskich mistrzów (była prawie cała krajowa czołówka), ale pozostał pewien niedosyt po tak krótkiej prezentacji w powietrzu.

Drugi lot w tym dniu wykonał Adam Zientek. Przy powtórnym wnoszeniu szybowca pan Adam oczekiwał już na górze, ale za pierwszym razem, mimo naszych sugestii, cały czas uczestniczył w trudzie, ramię w ramię z synem Staszkiem (który miesiąc później również dołączył do grona pilotów oblatujących ULS-a — zdobywszy uprawnienia szybowcowego pilota doświadczalnego). Ten drugi start Adama Zientka odbył się na zachodnią stronę Żaru (poprzedniego dnia startował on w kierunku południowym). Łącznie z północnym startem Januarego Romana wszystkie trzy główne kierunki startów na Żarze zostały ponownie sprawdzone. Można się więc spodziewać, że gdy tylko ruszy wyciąg szybowcowy na górę, ze szczytu Żaru znów rozlegać się będą komendy: naciągaj — puść!

Chciałbym jeszcze dodać, że w tegorocznych planach wakacyjnych Koła Naukowego Lotników znajduje się między innymi obóz treningowy na Żarze. Myślę więc, że nie zabraknie tam również szybowca ULS, gdyż Żar — o czym przekonaliśmy się dobitnie — jest idealnym wprost miejscem do lotów na takim szybowcu. A zatem — do zobaczenia na Żarze!

Mgr inż.

PRZEMYSŁAW PLECIŃSKI



NA ZDJĘCIACH od góry: Ultralekki kompozytowy szybowiec ULS na lotnisku ● Wnoszenie szybowca na szczyt góry trasą kolejki transportowej ● Zespół transportowy z szybowcem ULS przed wyruszeniem w drogę.
Zdjęcia: J. Kędzierski (2) i W. Frączek (1)

Medard Konieczny

Medard Zygmunt Konieczny urodził się 2 kwietnia 1908 r. w Warszawie. W 1925 ukończył 8 klas gimnazjum Władysława Giżyckiego na Wierzbnie i następnie w marcu został przyjęty do Cywilnej Szkoły Pilotów przy wytwórni Samolot w Poznaniu. Po jej ukończeniu 20 lipca 1926 z dyplomem pilota, wraz z 22-osobową grupą pilotów powołano go do wojska i skierowano do 2 pułku lotniczego w Krakowie, w którym przeszedł kurs w utworzonej z dniem 1 stycznia 1927 szkole podchorążych rezerwy. W lipcu 1927, wraz z Ignacym Piotrowskim, Stefanem Okrzeją i Stefanem Widelskim, przydzielony został do oficerskiej szkoły lotniczej w Dęblinie. Przebywał tam do 1932, gdzie jako instruktor dywizjonu szkolnego prowadził szkolenie obserwatorów, m.in. na samolotach Potez XV, Breguet XIV, Bristol i Farman. W latach 1932-1935 przebywał w stopniu plut. pil. w szkole podchorążych dla podoficerów w Bydgoszczy. Jako podchorąży batalionu szkolnego piechoty, prowadził tam raz w tygodniu instruktorskie loty ćwiczebne z kolegami pilotami z tegoż batalionu. Następnie przydzielony został do stacjonującego w Wilnie 3 dywizjonu myśliwskiego 5 pułku lotniczego w Lidzie. Pełnił w nim obowiązki dowódcy sekcji treningowej.

Po wybuchu wojny we wrześniu 1939, w stopniu ppor. pil., został zastępcą dowódcy ośrodka przeszkalającego przychodzących do jednostki pilotów rezerwy. Na podstawie otrzymanego rozkazu, 17 września 1939 ewakuował się wraz z grupą 83 pilotów (w większości na samolotach RWD-8, PWS-16 i jednym RWD-13) do Dźwińska na Łotwę, skąd miano ich przetransportować drogą morską i lotniczą do Szwecji, do czego jednak Niemcy nie dopuścili. Mając swobodę poruszania się, podjął na Łotwie czasowo pracę przy wyrębie lasu pod Rygą. Kiedy Łotwa została republiką radziecką, pracował przez pewien czas w gospodarstwie rolnym, a potem (20.10.1940) wyjechał do Kozielska, w rejonie smoleńskim. Z chwilą napaści Niemiec hitlerowskich na Związek Radziecki, zgłosił się w grupie 100 oficerów polskich do walki z najeźdźcą u boku Armii Czerwonej. 26 lipca 1941 przyjął z lotniczego oddziału Sztabu Generalnego propozycję pracy w służbie dywersyjnej w charakterze dowócy statku powietrznego. Po krótkim przeszkoleniu, w okresie od lipca 1941 do marca 1942 latał w stopniu starszego lejtnanta na samolocie Li-2 ze zrzutami zaopatrującymi w broń i żywność wojska okrążone i partyzantów oraz szkolił skoczków spadochronowych. Wykonał ogółem 100 różnych lotów na zadania specjalne, w tym 19 lotów bojowych. W marcu 1942 został przeniesiony do lotnictwa cywilnego w Kazaniu, gdzie jako starszy instruktor pracował w zmobilizowanym aeroklubie Ossoawiachimu. Prowadził tam m.in. szkolenie kierowców-czołgistów oraz wykładał przedmioty nawigacji i łączności lotniczej w 9 lotniczej szkole średniej.

W maju 1943, na wieść o organizowaniu się w ZSRR 1 Dywizji Piechoty im. Tadeusza Kościuszki, napisał list do przewodniczącej Związku Patriotów Polskich — Wandy Wasilewskiej, zgłaszając się do służby w ludowym Wojsku Polskim. 20 września 1943 znalazł się w Sielcach koło Riazania, gdzie komisja pod kierownictwem ppłk. Bukojemskiego zweryfikowała mu stopień podporucznika i przydzieliła do nowo zorganizowanego 1 pułku lotnictwa myśliwskiego, który w październiku otrzymał nazwę „Warszawa". Jako starszy pilot rozpoczął służbę w 1 eskadrze, w okresie dwóch dni przeszedł program przeszkolenia na samolocie Ut-2, po czym rozpoczął latanie na dwusterze Jak-7, a następnie na bojowym samolocie myśliwskim Jak-1. Wkrótce został zastępcą dowódcy eskadry. W grudniu 1943 otrzymał nominację na stanowisko zastępcy dowódcy pułku „Waszawa" ds polityczno-wychowawczych, które pełnił do 17 stycznia 1945. W międzyczasie, w styczniu 1944, awansował na stopień porucznika, a po zakończeniu szkolenia bojowego na samolotach myśliwskich w Gostomlu i przylocie pułku do Kijowa — otrzymał awans na kapitana.

Pierwszy lot bojowy w pułku „Warszawa" wykonał z lotniska Zadybie Stare 24 sierpnia 1944, wykonując jako dowódca klucza oblot frontu w rejonie Warszawy, ze szczególnym uwzględnieniem przyczółka warecko-magnuszewskiego. W okresie Powstania Warszawskiego wykonywał loty bojowe nad stolicę i w jej okolicy, niszcząc punkty ogniowe artylerii, transporty naziemne i żywą siłę nieprzyjaciela. W styczniu 1945, po zakończeniu operacji warszawskiej, otrzymał awans na majora. Po przebazowaniu do Bydgoszczy, 30 marca 1945 został rozkazem dowódcy Lotnictwa WP odwołany z pułku „Warszawa" i wyznaczony na dowódcę 9 pułku lotnictwa myśliwskiego, z którym wziął udział w operacji berlińskiej, aż do zakończenia działań bojowych 6 maja 1945.

W okresie II wojny światowej wykonał ogółem 50 lotów bojowych, z tego 19 w Armii Czerwonej, 27 w pułku „Warszawa" i 14 w 9 pułku. Stoczył 2 walki powietrzne, w których wspólnie z por. J. Kozakiem zniszczyli 2 samoloty niemieckie.

18 maja 1945 z 9 pułkiem przebazował z frontu do Łęczycy, gdzie 28 tego miesiąca został odwołany z jednostki i wyznaczony na dowódcę 7 Samodzielnej Eskadry Transportowej, z przeznaczeniem przeszkolenia personelu latającego i technicznego dla PLL LOT. W okresie od czerwca 1945 do sierpnia 1946 pilotował samoloty transportowe Li-2 i DC-3, wykonał ponad 100 lotów specjalnych z delegacjami władz państwowych do wszystkich niemal stolic krajów Europy, z wyjątkiem Madrytu, Lizbony i Salonik, z tego m.in. 25 rejsów do Moskwy, 19 do Paryża, po kilka do Londynu, Brukseli, Berlina i Sztokholmu. 1 stycznia 1946, z chwilą rozwiązania 7 eskadry i przekazania jej składu osobowego i sprzętu do dyspozycji Polskich Linii Lotniczych LOT, delegowany został do LOTU na stanowisko szefa personelu latającego. W sierpniu 1946 otrzymał nominację na podpułkownika, został odwołany z linii lotniczych i wyznaczony na dowódcę 3 pułku lotnictwa myśliwskiego (obecnie 11 pułk lotnictwa myśliwskiego im. Osadników Dolnośląskich we Wrocławiu), którym dowodził do 16 kwietnia 1948, po czym został zwolniony z wojska przechodząc w stopniu ppłk. pil. do rezerwy. 16 sierpnia 1968 otrzymał w rezerwie nominację na stopień pułkownika. Na ponad 30 typach samolotów cywilnych i wojskowych wylatał około 6 000 godzin.

28 maja 1948 otrzymał skierowanie do Ministerstwa Przemysłu i Handlu, w którym pracował do 21 kwietnia 1949 na stanowiskach st. inspektora i kierownika samodzielnego referatu samochodowego. 22 kwietnia tegoż roku przeszedł do pracy w Państwowym Komitecie Planowania Gospodarczego, gdzie objął stanowisko wicedyrektora departamentu, a od 28 lutego 1950 dyrektora departamentu. 31 października 1957 przeszedł na własną prośbę do pracy w Departamencie Lotnictwa Cywilnego Ministerstwa Komunikacji, na stanowisko st. inspektora, z jednoczesnym pełnieniem funkcji przewodniczącego komisji organizacji lotnictwa cywilnego. Z chwilą powstania w 1959 Zarządu Ruchu Lotniczego i Lotnisk Komunikacyjnych, przeszedł tam do pracy, objął stanowisko naczelnika Centralnego Portu Lotniczego w Warszawie na Okęciu, a po reorganizacji — dyrektora CPL, na którym pozostawał do grudnia 1969. W marcu 1970 wyjechał na placówkę PLL LOT do Bukaresztu, gdzie w charakterze reprezentanta LOTU przebywał do 1 listopada 1974. 15 stycznia 1975 przeszedł na emeryturę.

Płk. w st. spoczynku pil. Medard Konieczny był cały czas podczas swej służby wojskowej i pracy zawodowej na stanowiskach cywilnych działaczem społecznym i politycznym. W marcu 1946 wstąpił do Polskiej Partii Robotniczej, a od Zjednoczenia partii aż do dziś jest członkiem PZPR. W latach 1951-1952 ukończył szkołę nauk społecznych przy KC PZPR. Brał udział w akcjach politycznych w Referendum (1946) i w wyborach do Sejmu (1947). Od października 1950 działa w ZBoWiD. W latach 1956-1957 był ławnikiem Sądu Wojewódzkiego w Warszawie. Od 1957 należy do Klubu Seniorów Lotnictwa Aeroklubu PRL, przewodniczył mu w latach 1962-1970, od 1976 stoi ponownie na czele Rady Seniorów Lotnictwa APRL i mimo nie najlepszego zdrowia — przewodniczy jej do dziś. W dawnych latach działał w LPŻ i LOK. przewodniczył także Komisji Organizacji Muzeum Lotnictwa (1962).

Odznaczony został m.in. Orderem Krzyża Grunwaldu III klasy (1946), Krzyżem Oficerskim Orderu Odrodzenia Polski (1946), Złotym Krzyżem Zasługi (1956), Medalem za Udział w Wojnie Obronnej Polski 1939 (1982), Warszawskim Krzyżem Powstańczym (1982), Medalem za Berlin (1966), Srebrnym (1969) i Brązowym (1967) Medalem Za Zasługi dla Obronności Kraju, Srebrnym Odznaczeniem im. J. Krasickiego (1968), Medalem DWL Zasłużonemu dla Lotnictwa, wojskowymi medalami wojennymi i pamiątkowymi, polskimi i radzieckimi. Uhonorowany został m.in. odznakami: złotą Za Zasługi dla Województwa Warszawskiego, złota Za Zasługi dla m. Krakowa, złotą Zasłużonego Działacza LPŻ, Zasłużonego Działacza Lotnictwa Sportowego, Za Zasługi dla Aeroklubu PRL. **(kon)**

Z prawej: Dowódca pułku „Warszawa" ppłk I. Tałdykin (z lewej) w rozmowie z kpt. pil. Medardem Koniecznym (r. 1944).

ALEKSANDER POKRYSZKIN

Trzykrotny Bohater Związku Radzieckiego, marszałek lotnictwa Aleksander Pokryszkin w marcu br. ukończył 70 lat. Całe swe życie związał z lotnictwem wojskowym. Zdobył ogromne doświadczenie, przechodząc kolejno stanowiska w lotnictwie wojskowym, od dowódcy klucza, eskadry, pułku i dywizji myśliwskiej, aż po marszałka włącznie. W ostatnim okresie wojny A. Pokryszkin dowodził 9 gwardyjską dywizją myśliwską, która wchodziła w skład 2 Armii Lotniczej; walczyła ona m.in. nad Polską. Poniżej zamieszczamy sylwetkę tego najsławniejszego — obok gen. Iwana Kożeduba — asa myśliwskiego II wojny światowej (red.).

Pod wpływem osiągnięć Walerego Czkałowa postanowił zostać pilotem. Idąc za głosem serca pożegnał rodzinną Syberię, gdzie spędził lata młodzieńcze oraz pracę w fabryce i pojechał do szkoły lotniczej. Tam spotkało go pierwsze gorzkie rozczarowanie; była to szkoła techników lotniczych, a nie pilotów. Mimo iż złożył wiele raportów w tej sprawie, decyzję utrzymano w mocy. Dowództwo uznało Pokryszkina za niezłego technika i zadecydowało, iż nie ma sensu kierować go do innej szkoły, aby tam uczył się od początku czegoś innego. Latał więc na szybowcach, skakał ze spadochronem, a we wrześniu 1939 wykonał swój pierwszy lot po kręgu na samolocie Po-2. Instruktor, który go szkolił, ocenił, iż ma predyspozycje do latania. Kolejny raport o przeniesienie do szkoły pilotów, tym razem poparty umiejętnością latania na samolotach i szybowcach, załatwiono przychylnie. Odkomenderowano go do Kaczyńskiej Szkoły Pilotów. Po jej ukończeniu otrzymał przydział do pułku myśliwskiego, który stacjonował na terenie Mołdawii.

W dniu napaści Niemiec hitlerowskich na Związek Radziecki — 22 czerwca 1941 — był zastępcą dowódcy eskadry. Tego dnia wykonał pierwszy lot bojowy; dzień później zestrzelił pierwszy samolot niemiecki. Do końca 1941 nie stoczył wiele walk, wykonywał natomiast trudne loty rozpoznawcze. Latał na samolocie MiG-3. Pewnego dnia wezwano go do generała, od którego otrzymał zadanie odnalezienia zgrupowania pancernego gen. Kleista. Jak później wspominał Pokryszkin, lot ten był najtrudniejszy jaki kiedykolwiek wykonał. Ze względu na bardzo niekorzystne warunki atmosferyczne (padający śnieg i gęsta mgła) startował dwa razy. Wielokrotnie przelatywał nad przypuszczalnym obszarem, na którym znajdowało się zamaskowane zgrupowanie pancerne wroga. Gdy kończyło się paliwo i należało wracać na lotnicko, zauważył w zaroślach i za stogami słomy ukryte niemieckie czołgi i wozy bojowe.

Aleksander Pokryszkin wprowadził nowy system walki powietrznej, której elementami składowymi były: wysokość — prędkość — manewr — ogień. Ta nowa i bardzo skuteczna formuła walki powietrznej zwana także metodą pokryszkinowską, zyskała sobie pełną aprobatę pilotów myśliwskich i szerokie zastosowanie w walce. Jak powstała? Po wielu miesiącach doświadczeń w walce skrystalizowała się ostateczna synteza manewru pokryszkinowskiego. Polegał on (w przypadku zaatakowania przez przeciwnika od tyłu) na wyjściu spod ostrzału wroga sterowaną beczką i po znalezieniu się w ogonie samolotu nieprzyjaciela natychmiastowym otwarciu do niego ognia z karabinów maszynowych.

Brał udział w bitwie kubańskiej, która trwała blisko siedem tygodni. W tym okresie otrzymał po raz pierwszy tytuł Bohatera Związku Radzieckiego (maj 1943). Gdy wrócił z lotu bojowego, przyjaciele gratulowali mu serdecznie odznaczenia. W ich objęciach — jak później pisał w swych wspomnieniach — czuł przyjaźń bojową, która jest tak silna wśród lotników. Żyliśmy jak jedna rodzina. Mieliśmy swoje niepisane prawa, które powstały w czasie walk powietrznych i których nie wolno było zmieniać.

Jako dowódca eskadry, a następnie dowódca pułku myśliwskiego, kładł Pokryszkin duży nacisk na wyrobienie u młodych pilotów poczucia bojowej przyjaźni, na wyrobienie słusznego poglądu na taktykę walki, której fundamentem jest para (dwa samoloty myśliwskie). Piloci mawiają: Powiedz mi kto jest twoim towarzyszem, a powiem ci jak będziesz walczył. Trzeba pamiętać, że towarzyszący jest tarczą prowadzącego. Musi być pilotem silnym, śmiałym i inteligentnym. Nigdy zasada współdziałania prowadzącego z towarzyszącym nie uwydatnia się tak jak w polowaniu — najwyższej formie działalności bojowej pilotów myśliwskich. Polując samotnie, we dwójkę lub czwórkę, piloci myśliwscy przenikają głęboko za linię frontu, tam urządzają zasadzkę powietrzną lub niespodziewanie atakują nieprzyjaciela w powietrzu lub na lądzie. Startując do takiego lotu pilot zdany jest wyłącznie na własne siły. Sam wybiera cel, który wart jest ataku. W czasie takich polowań Pokryszkin zestrzelił kilkanaście samolotów nieprzyjaciela. W sierpniu 1943 otrzymał po raz drugi tytuł Bohatera Związku Radzieckiego.

Jesienią 1943 stacjonował na lotnisku polowym Nowa Askania. W tym czasie kiedy jednostki radzieckie broniły przepraw na Siwaszu, pułk Pokryszkina otrzymał stację radarową. Zmontowano ją w punkcie dowodzenia. Czas między lotami bojowymi przebywał w namiocie stacji, śledząc wskazania radiolokatora. Obserwował Niemców: ich start oraz przebieg lotu. Dane te pozwalały mu na przechwycenie samolotów wroga i obliczenie miejsca spotkania. Aby dobrze wykorzystać urządzenie radiolokacyjne, trzeba było zdobyć doświadczenie i przystosować się do nowego rodzaju techniki. Dzięki radarowi piloci, którymi dowodził Pokryszkin, mogli niespodziewanie przylecieć nad cel i zaskoczyć nieprzyjaciela.

Pod koniec 1943 przebywał w zakładach lotniczych Ławoczkina. Wykonywał loty na unowocześnionym typie samolotu myśliwskiego. Rozmawiał z konstruktorem. Front przesuwał się na zachód. W maju 1944 otrzymał nominację na dowódcę 9 gwardyjskiej dywizji myśliwskiej. Po zakończeniu bitwy powietrznej nad Dniestrem, dywizję Pokryszkina włączono w skład ugrupowania, które miało uderzyć na Niemców pod Lwowem, wyzwolić Ukrainę i część Polski. W rezultacie tego natarcia nastąpiło sforsowanie Wisły i utworzenie mocnego przyczółka na zachód od Sandomierza. W drugiej połowie sierpnia 1944 otrzymał po raz trzeci tytuł Bohatera Związku Radzieckiego. Był pułkownikiem pilotem gwardii i nadal dowodził 9 dywizją.

Przed ostatnim postojem dywizji Pokryszkina była autostrada berlińska, z której jego piloci startowali do lotów bojowych. Ostatni natomiast tydzień wojny spędził w bitwie powietrznej nad Pragą czeską.

Aleksander Pokryszkin w 1418 dniach wojny wykonał 560 lotów bojowych, uczestniczył w 156 walkach powietrznych oraz odniósł 59 zwycięstw powietrznych (m.in. walczył na samolotach MiG oraz Bell Airacobra). Spośród pilotów myśliwskich, którymi dowodził w okresie wojny, 30 otrzymało tytuły Bohatera Związku Radzieckiego, w tym Dmitrij Glinka, Grigorij Reczkałow i Aleksander Klubow.

Po zakończeniu II wojny światowej rozpoczął studia w Akademii Wojskowej im. Frunzego, którą ukończył w 1948 (otrzymał złoty medal). Po odbyciu kilkuletniej służby na stanowiskach dowódczych skierowano go ponownie na studia; w 1957 ukończył Akademię Sztabu Generalnego im. Woroszyłowa. W latach 1968-1971 był zastępcą naczelnego dowódcy Wojsk Obrony Powietrznej Kraju (ZSRR). W 1972 otrzymał nominację do stopnia marszałka lotnictwa. W tym samym roku wybrano go na przewodniczącego KC DOSAAF, w 1976 na zastępcę członka KC KPZR oraz członka Rady Najwyższej ZSRR.

Marszałek Aleksander Pokryszkin był w Polsce czterokrotnie. Ostatni raz w 1975. Rok wcześniej, z początkiem marca 1974, odwiedził Warszawę i Kraków, był gościem kierownictwa Aeroklubu PRL. Przekazał wówczas odręczne pozdrowienia i życzenia dla polskich lotników sportowych, które opublikowaliśmy w naszym tygodniku.

Z Polską — jak sam wielokrotnie stwierdzał — łączą go wzruszające wspomnienia, szczególnie w latach wojennych; nad obszarem naszego kraju toczył walki powietrzne dowodząc dywizją myśliwską; w czasie pobytu w Polsce dotarła do niego wiadomość o nadaniu mu po raz trzeci tytułu Bohatera Związku Radzieckiego. Siedział wówczas ze swoim szefem sztabu w polskiej chacie w Mokrzyszowie, gdzie doręczono mu telegram o tym zaszczytnym wyróżnieniu. W czasie każdego pobytu w naszym kraju darzono go licznymi dowodami sympatii, o których często wspominał w swych wystąpieniach.

Zasłużeni weterani minionej wojny starzeją się, ale pamięć o ich czynach bojowych pozostaje zawsze żywa w pamięci. (m)

Powyżej: Zdjęcie współczesne marszałka Aleksandra Pokryszkina. Z lewej: Aleksander Pokryszkin jako dowódca eskadry (zima 1942).

MUZEUM BRATERSTWA BRONI

Z początkiem 1978, z inicjatywy władz wojewódzkich, Muzeum Ziemi Lubuskiej utworzyło placówkę muzealną poświęconą upamiętnieniu okresu wyzwalania ziemi środkowego Nadodrza przez Armię Radziecką i Wojsko Polskie w 1945. Placówka ta, istniejąca obecnie pod nazwą Muzeum Braterstwa Broni, w początkowym okresie organizacji stanowiła dział Muzeum Ziemi Lubuskiej. Aktualnie jest samodzielnym oddziałem tego muzeum, z siedzibą zlokalizowaną w obiekcie pałacowym w Drzonowie koło Zielonej Góry. Muzeum położone jest w małej miejscowości leżącej około 20 km od Zielonej Góry, nie opodal szosy prowadzącej z Zielonej Góry do Słubic. W chwili obecnej muzeum zajmuje dawny pałac z przyległym parkiem, w przyszłości obejmie sąsiednie tereny tworząc rodzaj skansenu muzealnego.

Pierwszy etap działalności muzeum, kierowanego przez dra Włodzimierza Kwaśniewicza, obejmował gromadzenie i katalogowanie zbiorów oraz odbudowę całkowicie zniszczonego budynku pałacowego, w którym postanowiono umieścić ekspozycję wewnętrzną. Drugi etap, przewidziany do zakończenia pod koniec lat osiemdziesiątych, ma objąć plenerową ekspozycję o charakterze panoramy batalistycznej, z odpowiednimi urządzeniami do demonstrowania efektów świetlnych i dźwiękowych.

Chcąc jak najwcześniej przybliżyć zbiory społeczeństwu, muzeum już w roku 1983 otwiera ekspozycję plenerową, umieszczoną tymczasowo wokół budynku pałacowego, a obejmującą obecnie siedem samolotów, jeden śmigłowiec, czołg T-34, kilka dział przeciwlotniczych, przeciwpancernych i moździerzy oraz samochód — wyrzutnię rakiet Katiusza. Wszytkie te eksponaty muzeum otrzymało dzięki pomocy Dowództwa Wojsk Lotniczych w Poznaniu, Szefostwa Służby Uzbrojenia i Elektroniki w Warszawie, Dowództwa Śląskiego Okręgu Wojskowego i Aeroklubu Bydgoskiego.

Eksponaty nielotnicze stanowią częściowo sprzęt bojowy używany w okresie walk wyzwoleńczych na terenach środkowego Nadodrza, natomiast sprzęt lotniczy jest wyposażeniem LWP okresu powojennego i będzie kiedyś ekspozycją obrazującą rozwój ludowego lotnictwa polskiego.

Należy podkreślić, że w stosunkowo krótkim czasie muzeum zgromadziło drugi co do wielkości, po kolekcji Muzeum Wojska Polskiego w Warszawie, zbiór eksponatów lotniczych w skali muzeów nielotniczych w kraju.

Zbiory obejmują samoloty tłokowe szkolno-treningowe Jak-18 i TS-8 Bies, sanitarny Jak-12A, odrzutowe myśliwskie Lim-2, Lim-5P i MiG-21F, odrzutowy bombowiec Ił-28 oraz śmigłowiec sanitarny SM-2.

Wśród tych ośmiu eksponatów aż trzy stanowią unikalne egzemplarze w muzealnictwie krajowym. Samolot sanitarny Jak-12A ze znakami SP-CXH, pierwotnie eksploatowany ze znakami SP-BKK przez WSK Okęcie, jest oryginalnym egzemplarzem radzieckiej produkcji sprowadzonym do Polski jako wzorzec dla produkcji licencyjnej. Jest równocześnie jedynym samolotem tego typu w muzeach polskich. Samolot MiG-21F z numerem bocznym 2307 pochodzi z pierwszych serii tego typu, wprowadzonych na uzbrojenie LWP i jest jedynym samolotem tego typu w polskich zbiorach muzealnych. Lim-5P z numerem bocznym 307 jest polską odmianą licencyjną radzieckiego samolotu odrzutowego MiG-17PF z bogatym wyposażeniem radiolokacyjnym, przystosowanym do walki w trudnych warunkach atmosferycznych. Samolot jest również jedynym egzemplarzem tego typu w zbiorach polskich. Oryginalny samolot MiG-17PF stanowi od niedawna nowy nabytek Muzeum Marynarki Wojennej w Gdyni.

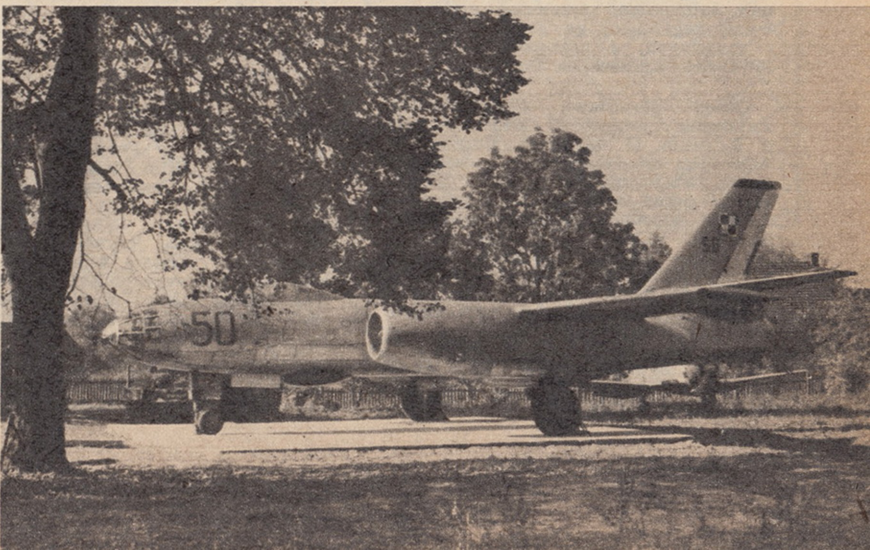
Godnym podkreślenia faktem jest, że wszystkie eksponaty lotnicze tego muzeum mają swe historycznie oryginalne malowanie i oznakowanie.

Muzeum przewiduje stałe dalsze powiększanie zbiorów, tak na ekspozycji plenerowej jak i wewnętrznej, która może już za rok zostanie udostępniona do ogólnego zwiedzania. Z dużą wdzięcznością spotka się każda darowizna lub oferta udostępnienia eksponatów do zbiorów muzeum, szczególnie ze strony byłych uczestników walk na tych terenach.

Ekspozycja wewnętrzna w budynku muzeum obejmuje w dziale lotniczym broń pokładową z samolotów, umundurowanie lotnicze, odznaki i odznaczenia lotnicze, a także modele samolotów używanych przez lotnictwo polskie i radzieckie w okresie walk o wyzwolenie środkowego Nadodrza.

Dotychczasowa krótka działalność muzeum pozwala przypuszczać, że społeczeństwu przybyła nowa placówka o dużym znaczeniu historycznym oraz dydaktycznym. Kierownictwu jej wypada życzyć dalszego szybkiego rozwoju i przede wszystkim realizacji zamierzeń utworzenia batalistycznej stałej panoramy plenerowej.

MARIAN KRZYŻAN



NA ZDJĘCIACH od góry: Odrzutowy samolot naddźwiękowy MiG-21 F — unikalny eksponat w polskich muzeach ● Samolot szkolno-treningowy TS-8 Bies używany w latach sześćdziesiątych do szkolenia pilotów ● Samolot myśliwski LiM-5 P, polska licencyjna odmiana MiGa-17 PF ● Bombowy samolot odrzutowy Ił-28, używany w ostatnim okresie eksploatacji jako samolot holujący cele powietrzne.
Zdjęcia: M. Krzyżan (3) i W. Hołyś (1)

Stanisław Skarżyński i samolot RWD-5bis nad Atlantykiem

50 LAT TEMU

WIELKI PRZELOT SKARŻYŃS
NAD ATLANT

Z hali Doświadczalnych Warsztatów Lotniczych na Okęciu mechanicy wytoczyli na skraj lotniska mały samolot sportowy. Por. Mieczysław Pronaszko zajął miejsce w kabinie, uruchomił i przystąpił do nagrzewania silnika. Wszyscy przysłuchiwali się jego rytmicznej pracy. Po kilkunastu minutach samolot był gotowy do odlotu.

Kpt. pil. Stanisław Skarżyński wymienił ostatnie uściski z nielicznymi osobami, które przybyły na lotnisko. Wkrótce zajął miejsce za sterem samolotu i zatrzasnął drzwi. Tymczasem inż. Rogalski fotografował samolot RWD-5bis ze wszystkich stron.

Pilot podkołował na środek lotniska, gdzie łopotała na wietrze chorągiewka startowa, ustawił samolot pod wiatr i przesunął dźwignię obrotów silnika do oporu. Zebrani z podziwem oglądali start; był wspaniały. Skarżyński zatoczył krąg nad lotniskiem, przeleciał nad głowami żegnającej go grupki kolegów i znajomych, a następnie skierował RWD-5bis kursem na Poznań.

Odlot Stanisława Skarżyńskiego z Okęcia nastąpił 27 kwietnia 1933 o 8 rano. O zamiarze przelecenia Atlantyku wiedziała tylko niewielka grupa wtajemniczonych osób. Na ukryciu przed opinią publiczną prawdziwego kierunku lotu zaważyło histeryczne, hałaśliwe, a często wręcz ordynarne stanowisko, jakie zajmowały niektóre dzienniki i czasopisma w naszym kraju w związku z nieudanymi próbami przelotu Atlantyku przez Idzikowskiego i Kubalę.

Trzeba było wymyśleć jakiś pretekst. I wymyślono. W tym przypadku lot Skarżyńskiego miał oficjalnie na celu próbę pobicia rekordu w linii prostej dla samolotów turystycznych II kategorii na trasie Lyon-St. Louis lub w kierunku odwrotnym bez lądowania.

Od Poznania pilot skierował się na Zbąszyń, aby po przeleceniu bramy wlotowej nad granicą polsko-niemiecką kontynuować lot w kierunku Lipska. Z kolei po minięciu Frankfurtu n. Menem oraz bramy wlotowej nad granicą francusko-niemiecką pilot poleciał trasą do Lyonu. Lądował na lotnisku Bron.

Następnego dnia, 28 kwietnia, przystąpiono do formalności związanych z przygotowaniem RWD-5bis do lotu rekordowego (ważenie samolotu). Oficjalny przedstawiciel Aeroklubu Francji urzędowo stwierdził przynależność samolotu RWD-5bis do samolotów turystycznych II kategorii, zgodnie z postanowieniami kodeksu sportowego FAI.

Nie mogąc doczekać się polepszenia warunków atmosferycznych Skarżyński wystartował 30 kwietnia, z lotniska Bron pod Lyonem, z zamiarem osiągnięcia Casablanki (2 050 km). Niestety fatalna pogoda zmusiła pilota do lądowania w Perpignan, które odnalazł z wielkim trudem wśród deszczu i mgły. Następnego dnia, po przebiciu się przez trzy gwałtowne burze nad Hiszpanią, lądował w Casablance. Pierwszą czynnością jaką wykonał było nadanie telegramu do Aeroklubu Rzeczypospolitej Polskiej w Warszawie, którego treść zawierała dwa słowa: „Maszyna doskonała".

Odlot RWD-5bis z Casablanki do St. Louis nastąpił 3 maja o 7.15 przy bardzo dobrych warunkach atmosferycznych. Lot przebiegał bez przeszkód. Po obliczeniu na mapie pilot doszedł do wniosku, że St. Louis osiągnie nie wcześniej jak o godzinie 22. Nie znając tego lotniska i nie wiedząc czy będzie należycie oświetlone, postanowił lądować w Port Etienne. Lotnisko znajdowało się opodal rybackiego miasteczka, na skraju pustyni, pod strażą otoczonego zasiekami z drutów kolczastych, murowanego fortu Legii Cudzoziemskiej. Do St. Louis pozostało jeszcze 650 km. Odległość tę przebył następnego dnia z prędkością 216 km/h. O 11 lądował na lotnisku położonym w odległości 6 km od St. Louis.

Po załatwieniu formalności związanych z przylotem i zakończeniu oględzin samolotu, który bardzo spodobał się dyrektorowi Aerospatiale panu de Vieux, Stanisław Skarżyński poprosił go o chwilę rozmowy w cztery oczy. Wówczas pilot polski powiedział mu, iż nie przyleciał do St. Louis dla pobicia rekordu w kierunku północnym, lecz że jego głównym celem jest przelot przez Atlantyk i lądowanie w Brazylii.

Zdumienie sympatycznego Francuza było ogromne. Jego oczy rozszerzyły się ze zdziwienia i przerażenia zarazem. Przez chwilę milczał, jakby nie wiedział co powiedzieć. Wreszcie wyrzucił z siebie jednym tchem:
— Jak można w takiej łupince lecieć przez ocean? Jak się pan będzie orientował bez sekstansu i radiostacji? Nie ma pan spadochronu ani łodzi ratunkowej w razie wypadku? To szaleństwo! Zupełne szaleństwo!

Stanisław Skarżyński umiał przekonywać. Stwierdził, że spadochron nic mu nie pomoże, a tylko ułatwi utopienie się, że nadmuchiwana poduszka, na której siedzi jest lepsza i lżejsza od napełnianej powietrzem gumowej łódki ratunkowej, że radiostacja najlżejsza zwiększa obciążenie samolotu o 60 kg, a co za tym idzie nie odpowiadałby on, ze względu na swój ciężar, przepisom FAI, że do sekstansu trzeba dwóch rąk, a on ma jedną; druga będzie zajęta sterem.

Dyrektor de Vieux podarował Skarżyńskiemu brak spadochronu i łódki ratunkowej, ale pozostał niewzruszony jeśli chodzi o radiostację. Nie można liczyć na los szczęścia — powiedział — czy też szczególny przypadek.

— Kiedy więc pan zdąży się przygotować, jeśli chce pan lecieć w niedzielę? — zapytał dyrektor de Vieux.

— Przygotowałem się do lotu przez ocean w Warszawie. Nasza Główna Wojskowa Stacja Meteorologiczna poczyniła wszystkie potrzebne obliczenia i wskazania co do prędkości i kierunków wiatrów oraz wysokości, na jakich mam lecieć w różnych częściach trasy — odrzekł Skarżyński.

Noc na 7 maja 1933 w St. Louis była pogodna. Stanisław Skarżyński umieścił resztę bagażu w samolocie, wypróbował silnik, sprawdził instalację oświetlającą do lotów nocnych oraz serdecznie pożegnał się z dyrektorem de Vieux. Zajął miejsce w kabinie RWD-5bis i przesunął dźwignię na pełne obroty silnika. Dzięki gładkiej powierzchni lotniska i dość silnemu wiatrowi samolot uniósł się szybko w powietrze, tak że nad końcem lotniska pilot wykonał zakręt o 180 stopni.

Start nastąpił o godzinie 23.00.

Widzialność, dzięki pełni księżyca i przejrzystości pustynnego powietrza, była doskonała. Samolot szybko wznosił się coraz wyżej. Wykonał zakręt, a następnie zmniejszył obroty silnika z 2 300 na 2000 i skierował samolot kursem 240 stopni. Dziesięć minut później znalazł się nad wodą. Leciał na wysokości 500 m. Zarówno niebo przysłonięte chmurami, jak i ocean zakryty mgłą — były słabo widoczne. Po oswojeniu się z nocą obniżył lot do 100 m. Nie minęła godzina, gdy przelatując nad lotniskiem w blasku księżyca, odczytał napis: DAKAR.

Lot nocny, trwający siedem i pół godziny, okazał się dla pilota męczący i nużący, szczególnie dla wzroku. Co pewien czas przemywał oczy watą zwilżoną w wodzie. Od czasu do czasu przepompowywał ręczną pompką paliwo ze zbiornika dolnego do górnych, mieszczących się w skrzydłach. Oświetlenie wnętrza kabiny, bardzo pomysłowo rozwiązane, zdało egzamin praktyczny. Była to po prostu opaska na czole (pomysł Zawistowskiego i Kurca) z umocowaną na niej żarówką rurkową, połączoną z tyłu głowy przewodami z baterią. Mieściła się ona w kieszeni pilota i umożliwiała nieprzerwane użytkowanie przez 14 godzin (wg późniejszych relacji Skarżyńskiego oświetlenie to okazało się idealne).

Strefę deszczów pilot osiągnął na pół godziny przed świtem. Ze względu na silną burzliwość powietrza przebił się przez chmury deszczowe na wysokość 1 700 m. Wschód słońca zastał go nad chmurami. Widok był wspaniały. Skarżyński pokonał dopiero jedną trzecią zamierzonej trasy. Nie opuszczała go cierpliwość i zachowywał — jak stwierdzał — spokój. Czekał na chwilę, kiedy na horyzoncie pokaże się brzeg Ameryki Południowej.

O godzinie 11.05 zobaczył po prawej stronie dwa okręty płynące z Tenerife do Ameryki Południowej Po obliczeniu czasu i odległości, uzyskał pewność, że leci prawidłowo.
Im bliżej wybrzeża, tym bardziej wzrastało zachmurzenie. Między Rocas a wybrzeżem pilot napotkał trzy fronty burzowe. Samolot wleciał nad ląd o godzinie 16.15 między C. S. Roque a Natalem, mniej więcej o 15 km w lewo od zamierzonego celu. Zboczenie z trasy okazało się minimalne, jak na przelecianą odległość wynoszącą 3 160 km. Wtedy to — jak wspominał pilot — kamień spadł mu z serca. Wówczas minęło wyczerpanie fizyczne i miał uczucie, jak gdyby dopiero zaczął lot. Wstąpiły w niego siły. Ocean przeleciał bez sensacji.

Minął Natal, Parahybę, Pernambuco i pod wiatr zbliżał się do Maceio. Mimo że dysponował dużą ilością paliwa i zapasem sił fizycznych, zdecydował się nie lecieć do odległego Bahia. Dwukrotnie okrążył miasto, odszukał za górami lotnisko i lądował na nim o godzinie 19.30.

Było to 8 maja 1933. Pierwszy Polak przeleciał przez Atlantyk.

Kiedy Skarżyński wysiadł z RWD-5bis na puste lotnisko w Maceio, mimo iż czuł się dobrze to jednak idąc zaczął się kołysać. Spowodowała to przeszło dwudziestogodzinna siedząca pozycja w samolocie. Po krótkim spacerze wrócił do równowagi. Ale oddajmy głos bohaterowi przelotu.

„Wkrótce podeszła do mnie żona szefa lotniska z kierownikiem radiostacji, przyglądając się z zaciekawieniem malutkiemu samolotowi. Przedstawiłem się im jako kapitan pols-

kiego lotnictwa, ale nie zrobiło to żadnego wrażenia. W dalszym ciągu interesował ich jedynie samolot. Wreszcie padło pytanie:

— A skąd pan leci?

— Ostatni start z St. Louis de Senegal — odpowiedziałem skromnie.
— Co?

Wszechwiedzący kierownik radiostacji popatrzył podejrzliwie na mnie, a potem na samolot, znowu na mnie — znowu na samolot, wzruszył ramionami i poszedł na swoją stację.

— Niedobrze — myślę sobie. Tym Amerykanom to już doprawdy nie można niczym zaimponować. Pani komendantowa też nie przejęła się moją odpowiedzią, ale jako że niewiasty mają litościwsze serce, zaproponowała:

— Wszystko jedno skąd pan przyleciał, ale kawy chyba się pan napije?

Chętnie skorzystałem z zaproszenia i poszliśmy. W drodze dopędził nas radiotelegrafista. Jego flegma zniknęła zupełnie. Wymachiwał depeszą i krzyczał:

— To prawda!... Zgadza się!... Te same znaki rejestracyjne na samolocie!...

Okazało się, że otrzymał wiadomość od dyrektora de Vieux ze St. Louis o moim starcie, ale wbił sobie w głowę, że to musi być wielki samolot transatlantycki. Utwierdziła go w tym przypuszczeniu depesza z Natalu donosząca, że nie lądowałem tam, tylko poleciałem dalej na południe. Toteż kiedy zobaczył mój samolot i usłyszał, że lecę z St. Louis, był przekonany, że kpię z niego.

Wkrótce przyjechał z miasta komendant lotniska, pan Girard — junior. Załatwiwszy niektóre formalności rekordowe, jak sprawdzenie plomb i pieczęci oraz utrwalenie okopconej barogramki w werniksie, resztę formalności odłożyliśmy na

KIEGO
TYKIEM

dzień następny i pojechaliśmy do miasta, gdzie pan Girard ulokował mnie w najlepszym hotelu, należącym do jego brata, po czym nadałem depeszę do Warszawy i Aeroklubu Francji w Paryżu".

Następnego dnia, po zasłużonym odpoczynku, Skarżyńskiego zaskoczyły dziesiątki telegramów gratulacyjnych, które napływały zarówno z Brazylii jak i z Polski. Załatwiwszy formalności związane z rekordem, poświadczeniem protokołów, pilot przystąpił do uzupełniania paliwa.

Serdeczne pożegnanie, jakie zgotowano Skarżyńskiemu, zakończyło jego pobyt w gościnnym Maceio. Od stolicy Brazylii dzieliła go odległość 2 100 km. Postanowił pokonać ją w dwóch etapach, aby na miejsce — ze względów propagandowych — przylecieć w dzień. Pierwszy etap Maceio-Caravellas (1 300 km) przebył w ciągu siedmiu i pół godziny przy stosunkowo dobrych warunkach pogodowych. Następnego dnia rano poleciał do stolicy Brazylii. Na pierwszym odcinku trasy napotkał ulewne deszcze. Nad Rio de Janeiro nadleciał nie od strony oceanu, lecz od zatoki. Kiedy ją przecinał, minął dwie eskadry samolotów, po pięć każda. Jak się później dowiedział, wyleciały one na jego spotkanie. On jednak nie wiedząc o tym i chcąc być punktualnym nie zwracał uwagi, lecz podążał w kierunku lotniska odległego o 20 km od centrum miasta.

Swoim punktualnym przylotem na lotnisko w Rio de Janeiro zrobił polski pilot trochę zamieszania. Ktoś bowiem puścił pogłoskę, że z powodu złych warunków atmosferycznych przylot Skarżyńskiego zostanie opóźniony o ponad godzinę. Wiele osób oczekujących rozeszło się po lotnisku. Tymczasem dokładnie o godzinie 12.45, zgodnie z uprzednią zapowiedzią, mały samolot RWD-5bis wyskoczył spoza góry, wykonał nisko płynny krąg i wylądował. Powstało zamieszanie.

Pilot wyłączył silnik i wysiadł z kabiny. Wtedy szybko zorientował się, że wszyscy mają zakłopotane miny. Jak się później dowiedział zdziwienie to wywołał, iż przyleciał bez uprzedniej reklamy, na samolocie najmniejszym jaki widziano w Brazylii, nie spóźnił się do Rio de Janeiro, jak również tym, że ubrany był jak zwykły śmiertelnik, w szarym ubraniu i szarym kapeluszu.

Powitaniom nie było końca. Pobyt Skarżyńskiego w Rio de Janeiro rozpoczął się od złożenia wielu oficjalnych wizyt: u prezydenta Brazylii, ministrów spraw zagranicznych, wojny, komunikacji, marynarki wojennej, jak również szefów: lotnictwa wojskowego i cywilnego. Niezapomniane dla Skarżyńskiego były spotkania z miejscową Polonią. Klucz samolotów wojskowych odprowadził RWD-5bis na odległość 100 km od stolicy kraju. Przelot do Kurytyby trwał ponad cztery godziny. Szczególnie w Kurytybie — stolicy stanu Parana w Brazylii — spędził Skarżyński pracowicie dni na kontaktach przepełnionych serdecznością i dumą miejscowej Polonii. Wszędzie przyjmowano go z entuzjazmem i ogromną życzliwością. A potem dalszy lot. Porto Alegre, Buenos Aires...

Sukces Skarżyńskiego najbardziej przeżywała Polonia. W wielu polskich sercach obudziła się duma narodowa. Nazwisko Skarżyńskiego wymawiano z szacunkiem i czcią. Odwiedził on kilka skupisk Polonii. Wszędzie witano go entuzjastycznie; wynoszony był z samochodu na rękach rodaków, ściskany, klepany, całowany. Ludzie szaleli, rozpierała ich radość, a entuzjazm udzielał się także mieszkańcom. Otrzymał setki wiązanek kwiatów. Nieustannie błyskały flesze aparatów fotograficznych i filmowych, dziesiątki dziennikarzy domagało się rozmów, konferencji prasowych.

Po odbyciu podróży statkiem pasażerskim do Europy, Stanisław Skarżyński wystartował z Boulogne (Francja), aby przez Łódź osiągnąć na swym samolocie Warszawę. Samolotem RWD-5bis przeleciał on łącznie 18 305 km w czasie 104 godzin i 40 min. Powitanie w Polsce było niezwykle serdeczne i entuzjastyczne.

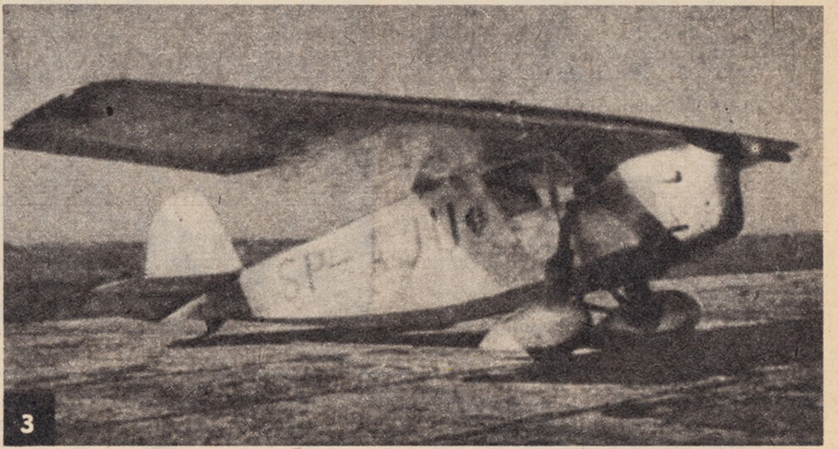
Lot atlantycki uczynił Skarżyńskiego sławnym, zaliczony został do czołowych pilotów świata. A tak niedawno powiedziano mu „z taką nogą do lotnictwa, to wykluczone". Pokazał władzom, krajowi, światu, że wiele można zdziałać i to w lotnictwie, nie będąc całkowicie sprawnym fizycznie. Zresztą wierny był dewizie, że podstawą powodzenia jest wiara w osiągnięcie wyznaczonego przez siebie celu.

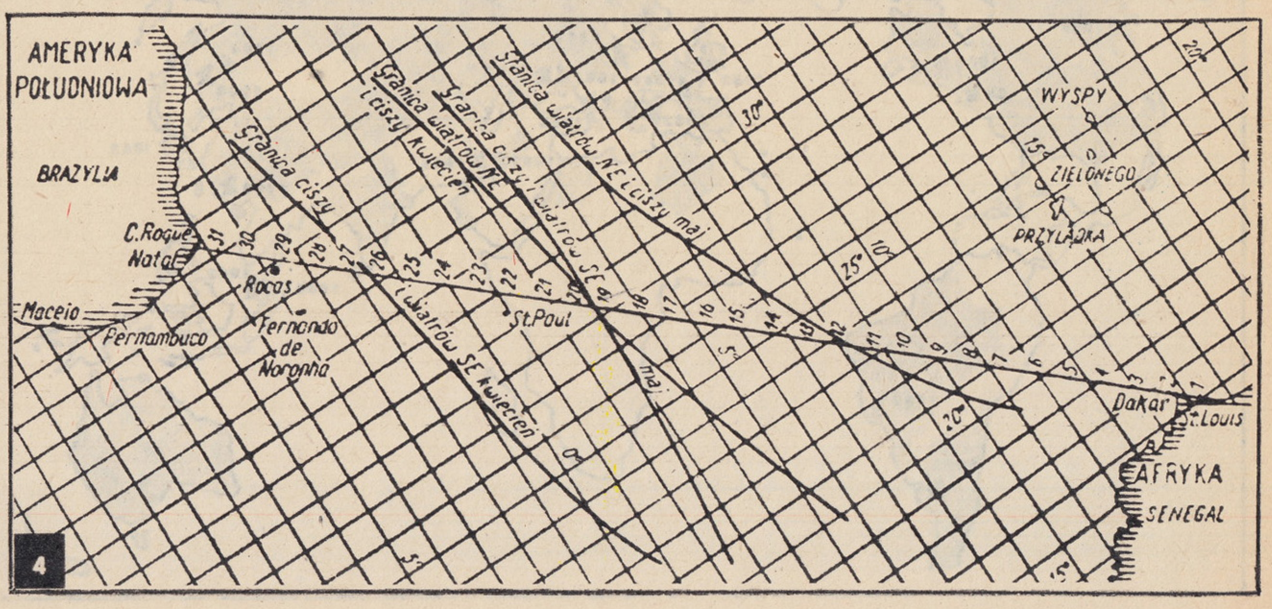
TADEUSZ MALINOWSKI

NA ILUSTRACJACH: 1. St. Skarżyński — po powrocie do Warszawy i odznaczeniu — przed mikrofonem Polskiego Radia; 2. Uroczyste powitanie St. Skarżyńskiego w Warszawie przez ówczesnego premiera rządu polskiego; 3. Samolot RWD-5bis na lotnisku warszawskim; 4. Trasa przelotu St. Skarżyńskiego przez Atlantyk Południowy z St. Louis do Maceio przez Przylądek St. Roque, z naniesionymi strefami wiatrów (odległość 3 160 km).

2

1


3



4

SATELITY NADZIEI

W roku bieżącym, czyli Światowym Roku Łączności, który jest pierwszym na dużą skalę przeprowadzanym przedsięwzięciem organizowanym pod patronatem ONZ, powinno się jak najszerzej informować społeczeństwo o dobrodziejstwach płynących z dobrze działającej odpowiednio rozbudowanej sieci telefonicznej, teleksowej, telewizyjnej czy radiowej. Chodzi nie tylko o upowszechnianie osiągnięć łączności, w tym satelitarnej, ale o praktyczne wykazanie, iż nie ma tak drogich urządzeń i systemów, których nie opłaciłoby się zastosować, jeśli tylko usprawniają one porozumienie się między ludźmi, skracają procesy produkcyjne, oszczędzają czas, ratują życie... przykładów można by podać tysiące. Współczesne państwo z trudem tylko (albo i wcale) pokonać może trudności gospodarcze, jeżeli jego sieć łączności jest niedostateczna.

Już od dawna wiadomo, że aby światowy system łączności spełniał swe również humanitarne znaczenie, łączność w poszczególnych państwach musi rozwijać się równomiernie, sprawnie, przy pomocy najnowocześniejszych środków. Oto dlaczego rozwój łączności we wszystkich państwach popierany jest przez ONZ.

17 maja obchodzony jest co roku jako Międzynarodowy Dzień Telekomunikacji. Na pewno odbędą się spotkania zainteresowanych, wprowadzone okolicznościowe znaczki pocztowe i datowniki, ale przy okazji stwierdzony zostanie z pewnością fakt, że w zakresie łączności nie nadążamy za rozwojem światowym. Mimo na przykład kiepskiej sieci telefonicznej, chlubimy się wprowadzeniem pewnych rozwojowych technik, do których należą elektroniczne automatyczne centrale telefoniczne systemu E-10. Produkujemy je dla potrzeb krajowych i na eksport. Kto nie posługiwał się dotąd telefonem obsługiwanym przez taką centralę, nie potrafi z pewnością zrozumieć jej zalet: szybkości działania, bezbłędności albo sprawności pamięci. Od 1974 r. korzystamy z systemu łączności satelitarnej Intersputnik a od 1982 r. z systemu Intelsat. Jako państwo dysponujące pokaźną flotą statków handlowych przyłączyliśmy się także do międzynarodowej organizacji morskiej łączności satelitarnej — Inmarsat. To satelity systemu Inmarsat nazywają marynarze satelitami nadziei.

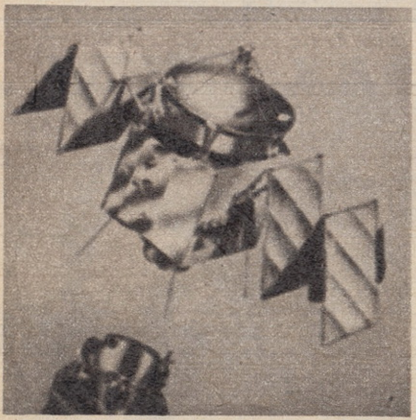
W roku ubiegłym w Londynie, dokładnie 1 lutego, nastąpiło uroczyste uruchomienie systemu morskiej łączności satelitarnej. W tymże roku 8 sierpnia, na statku Polskiej Marynarki Handlowej M/S Poznań oddano do użytku pierwszą okrętową stację łączności satelitarnej. Data niewątpliwie historyczna zarówno dla naszych marynarzy jak i łącznościowców. Stację zabudowano na pierwszym z 4 statków budowanych w Hiszpanii (Porto Real) i została ona dopuszczona do pracy w systemie Inmarsat. Są to nowoczesne jednostki o nośności 21 tys. t. przeznaczone do przewozu ładunków na wielkie odległości. Polska jest jednym z 35 państw członkowskich organizacji Inmarsat. Jak wynika z ogłoszonych informacji, do państw mających największy wkład finansowy w tym światowym przedsięwzięciu należą: USA (23,37543 proc.), ZSRR (14,09925 proc.), Wielka Brytania (9,89631 proc.), Norwegia (7,88217 proc.), Japonia (7,00267 proc.), Włochy (3,35693 proc.), Francja (2,88698 proc.), RFN (2,88698 proc.), Grecja (2,88698 proc.), Holandia (2,88698 proc.), Kanada (2,61848 proc.), Kuwejt (2,01416 proc.), Hiszpania (2,01416 proc.), Szwecja (1,87992 proc.), Australia (1,67854 proc.), Brazylia (1,67854 proc.), Dania (1,67854 proc.), Indie (1,67854 proc.), Polska (1,67854 proc.) i ChRL (1,23728 proc.).

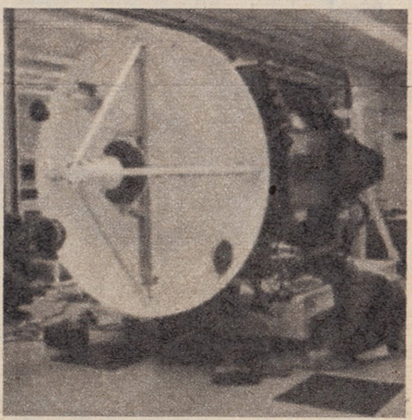
Inmarsat jest drugim po Intelsacie światowym systemem łączności satelitarnej w służbie cywilnej. W lipcu 1979 r. powstały jego zręby organizacyjne, a już obserwujemy rozbudowę systemu, który oprócz satelitów geostacjonarnych składa się z sieci naziemnych i stacji, w które wyposażone są statki morskie.

W pierwszym okresie działalności systemu przewiduje się wykorzystanie wynajętych ośmiu satelitów geostacjonarnych, obejmujących swym zasięgiem trzy oceany: Atlantycki, Spokojny i Indyjski. Są to trzy satelity Marisat wynajęte od konsorcjum Comsat i działające od 1976 r. Satelity te ustawione są ponad trzema oceanami i wykorzystywane są przez Inmarsat od lutego 1982 r. Poza tym od ESA, czyli europejskiej agencji kosmicznej, wypożyczono dwa satelity Marecs. Satelity te funkcjonują od lipca ub.r. i zajmują pozycje ponad Oceanem Atlantyckim i Oceanem Spokojnym. Następnie wynajęto trzy satelity Intelsat-5 od organizacji Intelsat, zamawiając cztery następne. Satelity te dysponują aparaturą pracującą w osobnym paśmie L (1,5—1,6 GHz) przeznaczonym specjalnie dla łączności morskiej. Satelity te wprowadzono na orbity geostacjonarne ponad Atlantykiem i Oceanem Indyjskim. Czwarty satelita zostanie umieszczony nad Oceanem Spokojnym w roku bieżącym.

System Inmarsat rozpoczął działalność przy pomocy trzech satelitów amerykańskich Marisat (które sukcesywnie zostaną zastąpione zachodnioeuropejskimi satelitami Marecs) i trzech satelitów Intelsat-5. Sieć stacji naziemnych Inmarsat zaczyna się także zarysowywać na mapie świata. Marisata obsługują trzy stacje w Santa Paula i Southbury (USA) i Jamaguci (Japonia). W roku ubiegłym uruchomiono dziewięć stacji: Elk (Norwegia), Goonhilly (W. Brytania), Fucino (Włochy), Ibaraki (Japonia), Umm-Al-Aish (Kuwejt), Odessa (ZSRR), Pleumer-Bodou (Francja) i Singapur. Jak wynika z ogłoszonego niedawno programu zamierzeń Ministerstwa Łączności, w Polsce przewidziana jest budowa dwóch stacji naziemnych, z których jedna znajdowałaby się nad Bałtykiem, a druga, być może, w centrum łączności satelitarnej w Psarach.

Sieć stacji naziemnych dysponować ma ponadto centralami regionalnymi, ośrodkami koordynującymi działalność systemu. Funkcję centrali pełni np. dla rejonu Atlantyku stacja w Southbury (USA), a dla Oceanu Spokojnego stacja w Ibaraki (Japonia). Główny ośrodek systemu umieszczono w Londynie (W. Brytania), tam, gdzie jest siedziba organizacji Inmarsat. Ośrodek ten dysponuje dwiema antenami przeznaczonymi do pilnej łączności z centralami regionalnymi w przypadku awarii środków łączności naziemnej. Pokładowe, małe stacje systemu Inmarsat pracują w paśmie 1,5-1,5 GHz. Stację można kupić albo wynająć. Cena takiej stacji (dane z 1981) wynosi ok. 55 tys. dolarów USA. Faktem znamiennym jest, że w 1980 przy mniejszym zapotrzebowaniu i naturalnie produkcji cena ta wynosiła 70 tys. dolarów. Do września 1981 ok. 850 statków floty handlowej należącej do państw-członków Inmarsat dysponowało stacjami umożliwiającymi dalekosiężną łączność. Do 1986 przewiduje się wyposażenie ponad 5 000 statków w system łączności satelitarnej. W 1978 planowane jest wprowadzenie satelitów drugiej generacji, bardziej pojemnych i o przedłużonej żywotności. System Inmarsat obejmie wówczas całą światową flotę handlową zapewniając jej załogom znacznie większe bezpieczeństwo niż to ma miejsce obecnie. Słusznie zatem nazywa się satelity tego systemu satelitami nadziei. **P. E.**





NA ZDJĘCIACH: Z lewej — oddzielenie się satelity Marecs od ostatniego stopnia systemu nośnego. Na rysunku pokazano moment rozprostowywania harmonijkowo złożonych płaszczyzn z ogniwami słonecznymi ● Z prawej — satelita Marecs zachodnioeuropejskiej agencji kosmicznej (ESA) w hali montażowej ● Mapa u dołu przedstawia rozmieszczenie stacji systemu Intelsat. Obok miejsca każdej stacji podano datę jej uruchomienia.

Ilustracje: „Air et Cosmos"

ŚMIGŁOWIEC Z KOMPOZYTÓW

Na początku 1981 Pentagon przyznał firmom Bell Helicopter Textron i Sikorsky Aircraft kontrakty wysokości odpowiednio 14,9 mln i 11,6 mln dol. na konstrukcję śmigłowca, którego kadłub wykonany byłby całkowicie z kompozytów (Advanced Composite Airframe Program — ACAP). Postawiono warunek, by dzięki nowemu materiałowi i technologii oszczędność na masie (tj. w porównaniu z takim samym śmigłowcem metalowym) wyniosła 22%, a w kosztach produkcji — 17%. Wymagania dotyczące odporności na pociski, niezawodności, łatwości obsługi itp. pozostawiono takie, jak dla klasycznych śmigłowców wojskowych.

Kontrakt podpisany z firmą Sikorsky obejmuje konstrukcję i próby w locie śmigłowca eksperymentalnego, wzorowanego na modelu S-76. Czas realizacji — 3,5 roku. Firma zaproponowała śmigłowiec ACAP oznaczony S-75, którego konstrukcja jest w toku.

W ramach programu przygotowawczo-badawczego zbudowano z kompozytu środkowy segment kadłuba śmigłowca UH-60 Black Hawk, produkowanego seryjnie przez firmę. Jak poinformowano w raporcie opublikowanym wiosną ub. r., uproszczenie technologii pozwoliło zmniejszyć liczbę elementów z 1 203 do 459 (tj. o 62%), a liczbę złącz (śrub, wkrętów, nitów, klamr itp.) — zredukować z 17 000 do 5 940 (o 65%). Ponieważ wręgi i podłużnice pozostawiono stalowe, a pokrycie w miejscach wylotu gazów z silników — z tytanu, masa tej części kadłuba jest mniejsza o 10%. Zysk w kosztach produkcji wyniósł natomiast, jak informowano w raporcie, 35%.

P. G.

Na zdjęciu: Makieta konstruowanego śmigłowca Sikorsky S-75 ACAP.
Zdjęcie: „Aviation Magazine"

BUDŻET OBRONNY USA '84

Parlamentowi USA przedstawiono projekt budżetu na obronę na 1984 r., opiewającego na 274,1 mld dol. (o 15,17% więcej niż na rok bieżący — 238 mld dol.). Z tej sumy proponuje się między innymi wydatkować:

- 2 280 mln dol. na zakup 120 samolotów General Dynamics F-16;
- 2 267 mln dol. na 48 McDonnell Douglas F-15 Eagle;
- 1 195 mln dol. na 24 Grumman F-14 Tomcat;
- 1 166 mln dol. na 32 McDonnell Douglas AV-8B Advanced Harrier;
- 1 404 mln dol. na 4 samoloty transportowe Lockheed C-5B Galaxy;
- 828 mln dol. na 8 samolotów transportowo-tankujących McDonnell Douglas KC-10 Extender;
- 1 500 mln dol. na śmigłowce bojowe Hughes AH-64 Apache;
- 600 mln dol. na śmigłowce Sikorsky SH-60 B LAMPS;
- 484 mln dol. na śmigłowce Sikorsky UH-60 Black Hawk.

Co się tyczy lotnictwa strategicznego proponuje się wydatkowanie 6,2 mld dol. na 10 pierwszych samolotów bombowych Rockwell B-1B (ze 100 zamówionych — 34 następne mają być opłacone w 1985, a w 1986 — kolejnych 48 samolotów).

Uwzględniono też kredyty na samoloty Boeing E-3A Sentry AWACS.

(pcg)

BUDŻET OBRONNY JAPONII

Ministerstwu obrony Japonii przyznano na rok fiskalny 1983 (kwiecień 1983 — marzec 1984) — 11,974 mld dol. USA (5,47% budżetu państwa; 0,978% produktu narodowego brutto. Przez ostatnich 5 lat budżet obronny stanowił 1% PNB Japonii). Jest to suma o 6,5% wyższa niż w roku ubiegłym. Z tego 10,37 mld dol. USA (86,6%) przeznaczono na zakup nowych samolotów:

- 13 F-15J, 3 F.1 i 1 śmigłowca V-107 dla sił powietrznych samoobrony — za sumę 3,05 mld dol.;
- 7 P-3C/ASW Orion, 1 Shin Meiwa, 2 C-90 King Air, 5 śmigłowców SH-3B i 1 SH-60B dla sił morskich samoobrony — za sumę 2,85 mld dol.;
- 5 śmigłowców AH-1S, 7 UH-1H, 3 OH-6D i 1 samolotu Mu-2 dla sił lądowych samoobrony — za sumę 4,47 mld dol.

(pg)

CZY RFN SIĘ PRZYŁĄCZY?

Kanclerz RFN Helmut Kohl oświadczył na jednym ze spotkań przed marcowymi wyborami, że jego rząd zapewni przemysłowi lotniczemu swego kraju kontynuowanie działalności w zakresie samolotów bojowych (chodzi o następny program po Tornado). Znalazło to żywy oddźwięk w prasie francuskiej — kraju współpracującego w tej dziedzinie z RFN od dłuższego czasu (Airbus Industrie, Alpha Jet, przeciągające się debaty nad wspólnym śmigłowcem pola walki PAH-2/ /HAC). Między innymi dyrektor naczelny francuskiego tygodnika „Air et Cosmos", w artykule wstępnym do jednego z marcowych numerów tego pisma, poświęconym tej współpracy, stwierdził że Francja daje priorytet kooperacji z RFN w rozwoju nowego samolotu bojowego na lata dziewięćdziesiąte.

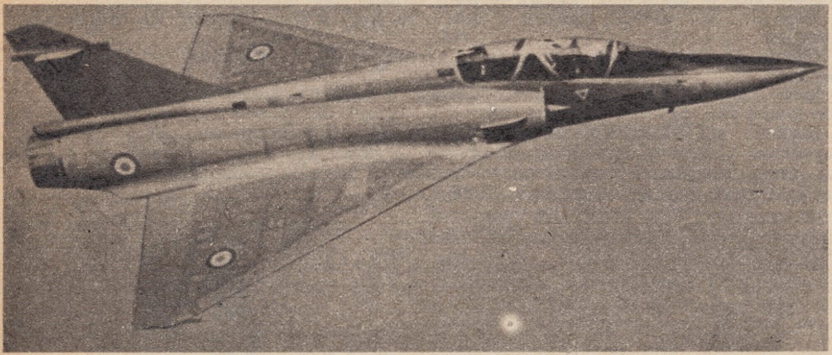
Jest to zrozumiałe, gdyż Francja od dłuższego czasu zabiega o wspólnika, z którym można by podzielić koszty rozwoju. Przypomnijmy, że ze względu na rozbieżności w założeniach i wymaganiach taktycznych formułowanych przez siły powietrzne poszczególnych państw, przed trzema laty upadł projekt wspólnego samolotu bojowego francusko-niemiecko-brytyjskiego.

PeG

✶

Rząd francuski proponuje zmniejszenie wydatków na zakup nowego sprzętu wojskowego, co pociągnęłoby za sobą zmniejszenie liczby m. in. samolotów dostarczanych do jednostek w najbliższych latach. W komentarzach części prasy francuskiej i innych krajów zachodnich, ewentualne zrealizowanie tej propozycji grozi postawieniem się Francji w sytuacji, w jakiej znalazła się u progu II wojny światowej.

(peg)



3 lutego br. wzleciał pierwszy samolot Mirage-2000 odmiany N (nucléaire) — dwumiejscowy, przeznaczony do ataku nuklearnego z niskiego pułapu we wszystkich warunkach atmosferycznych. Samolot uzbrojony będzie w 1 pocisk nuklearny średniego zasięgu ASMP (Air Sol Moyen Portee), obecnie rozwijany. Jest to już ósmy spośród latających samolotów Mirage 2000 (w tym 2 seryjne). Zdjęcie: „Air et Cosmos"

RYNEK SAMOLOTÓW WOJSKOWYCH

● **Belgia** złożyła zamówienie na dodatkowe 44 myśliwce **General Dynamics F-16 Fighting Falcon,** w celu zastąpienia nimi, począwszy od 1988, użytkowanych obecnie Mirage F-5. Obecnie realizowane jest zamówienie Belgii z 1975 r. na 72 samoloty F-16, produkowane licencyjnie przez SABCA przy czym ostatni samolot z tej partii ma być dostarczony w bieżącym roku. Dostawy nowych 44 F-16 będą następować w latach 1987—1990 (produkcja — 1 samolot miesięcznie). Wartość kontraktu — 42 mld franków belgijskich. Belgia ujednolici w ten sposób sprzęt swych sił powietrznych.

● Pomimo zaawansowanych negocjacji prowadzonych przez władze **Hiszpanii** z McDonnell Douglas w sprawie zakupu przez ten kraj samolotów myśliwsko-szturmowych **F-18 Hornet,** Hiszpania wykazuje od pewnego czasu zainteresowanie ewentualnym zakupem samolotów **Tornado** (trwają rozmowy z konsorcjum PANAVIA). W przypadku doprowadzenia sprawy do końca, byłby to pierwszy kraj użytkujący ten samolot poza jego producentami (W. Brytania, RFN, Włochy).

● Według oświadczenia rządu **Wielkiej Brytanii,** zamówiono 11 śmigłowców **Westland Sea King** i 3 **Boeing-Vertol CH-47 Chinook** w miejsce maszyn utraconych przez ten kraj w konflikcie falklandzkim.

W rejon Port Stanley na Falklandach RAF skierował niedawno z baz w RFN 15 samolotów F-4 Phantom. W celu ich uzupełnienia zamówiono u **McDonnell Douglas** 15 samolotów **F-4J** (z serii budowanych dla US Navy, przystosowanych wg norm RAF).

● Siły powietrzne **Nigerii** zamówiły u **British Aerospace** 18 samolotów taktycznych **SEPECAT Jaguar** za sumę 200 mln funtów. W informacjach na ten temat podkreśla się, że chodzi o pierwszą partię — spodziewane jest podpisanie kontraktu na dostawę drugiej partii liczącej tyle samo samolotów. Nigeria stanie się tym samym czwartym krajem dysponującym Jaguarami poza krajami produkującymi je (W. Brytanią i Francją). Ponadto samoloty te użytkują: Indie, Ekwador i Sułtanat Omanu.

Jeśli chodzi o samoloty bojowe, siły powietrzne Nigerii mają 2 dywizjony myśliwców MiG-21 (20 samolotów), 1 dywizjon myśliwców MiG-17 (10), 4 samoloty Ił-28, a ponadto 12 szkolno-bojowych Alpha Jet (wg Interavii).

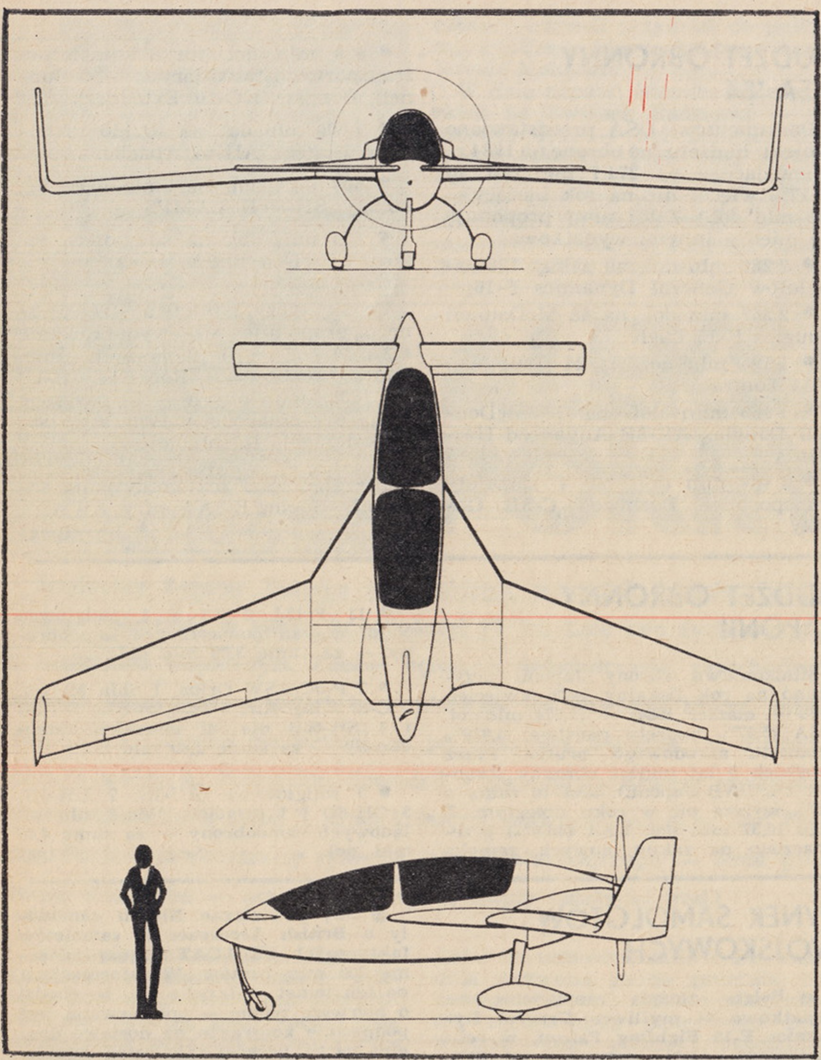
● W pierwszej dekadzie marca br. rząd **Indii** zatwierdził propozycję zamówienia 31 dodatkowych samolotów taktycznych **SEPECAT Jaguar,** podnosząc liczbę tych samolotów przeznaczonych dla indyjskich sił powietrznych do 116. Pierwszą ich partię, liczącą 40 szt., dostarczyły British Aerospace i Dassault-Bréguet. Samoloty drugiej partii (45 szt.), montowane są w Hindustan Aeronautics Limited w Indiach, które będą miały poważny udział w produkcji nowych 31 samolotów (blisko połowa każdego z nich będzie wykonana we Francji). Samoloty te wejdą do użytku najwcześniej w połowie bieżącego dziesięciolecia. Przypuszcza się, że Indie zamówią jeszcze 35 samolotów Jaguar. Personel indyjski szkoli się na samolotach wypożyczonych przez RAF.

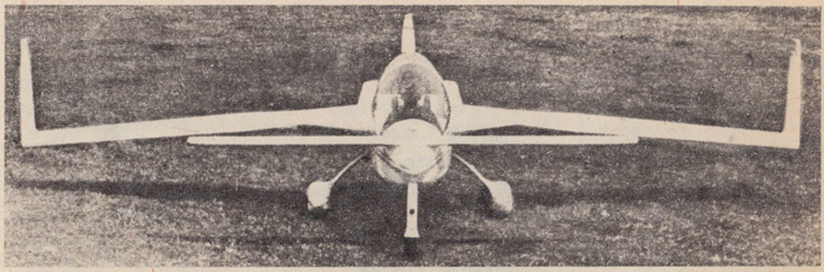
● W pierwszych dniach marca br. minister obrony **Kuwejtu** podpisał zamówienie na dostawę do swych sił powietrznych 12 myśliwców **Mirage F-1C.** Według komentarzy prasy zachodniej, kraj ten dąży do standaryzacji swego sprzętu lotniczego — w 1974 r. zamówiono 20 samolotów Mirage F-1, które z powodzeniem są tam użytkowane. Ponadto Kuwejt jest zainteresowany myśliwcami **Mirage 2000** (w swoim czasie oferował nawet udział finansowy w rozwoju tego samolotu i inwestycjach). Nie wyklucza się, że stanie się on nabywcą szkolno-bojowych samolotów Alpha Jet montowanych na licencji w Egipcie.

(gór)

NA ZDJĘCIU obok: James S. McDonnell (prezydent koncernu) i 5-tysięczny Phantom

Zdjęcie: „Flug Revue"



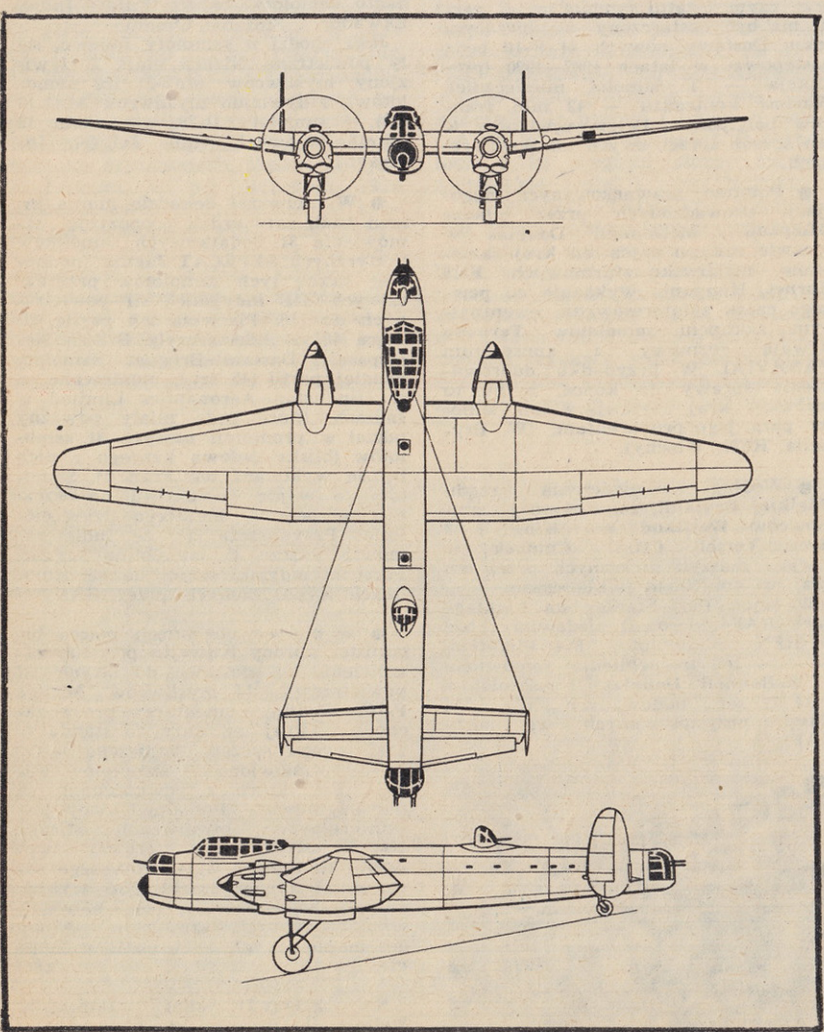


SAMOLOT TURYSTYCZNO-SPORTOWY GYROFLUG SPEED CANARD

Układ kaczki stał się przedmiotem rosnącego zainteresowania w projektowaniu lekkich samolotów sportowych i szybowców. Opierając się na modelu VARI EZE i jego amerykańskich poprzednikach opracowano nowy model SPEED CANARD, oblatany w 1980, który wzbudził duże zainteresowanie. W wyniku tego powstała firma GYROFLUG INGENIEURGESELLSCHAFT w Karlsruhe (RFN) dla jego produkcji seryjnej, prowadzonej na wysokim poziomie technologicznym. Niską cenę 85—90 tys. marek uzyskano dzięki wielkości produkcji, w miejsce produkowania „kompletów" dla amatorów, jak w USA. SPEED CANARD przeznaczony do turystyki i sportu jest szybkim i zwrotnym średniopłatem wolnonośnym, wykazującym szereg zmian wobec VARI EZE. Zastosowano w nim profile Epplera. Model jego badano w tunelu aerodynamicznym i zoptymalizowano konstrukcję stosując w niej kompozyty z żywic, włókien szklanych i węglowych. Skrzydło ma skos 20° i płyty brzegowe na końcach oraz stery kierunku i lotki usytuowane w połowie rozpiętości skrzydła głównego. Płat przedni, też wolnonośny, ze szczelinowym sterem wysokości. Kadłub utworzono z przedniej części kadłuba szybowca Twin Astir, dwa fotele w układzie tandem.

Napęd stanowi 1 silnik Avco Lycoming 0-235-P1 o mocy 97 kW, ze śmigłem pchającym 3-łopatowym o stałych obrotach. U nasady skrzydła przy kadłubie zainstalowano 2 zbiorniki paliwa. Podwozie główne stałe z wolnonośnymi goleniami. Koła w owiewkach. Przednie kółko wciągane elektrycznie w kadłub. Skomplikowanej aerodynamice układu kaczka i zastosowanym rozwiązaniom samolotu SPEED CANARD, niewątpliwie bardzo ciekawego i udanego, zagraniczna prasa techniczna nadała posmak rewelacyjnego odkrycia. **(K)**

DANE TECHNICZNE. Wymiary: rozpiętość skrzydła głównego — 7,84 m, pow. — 7,8 m², wydłużenie — 7,9, rozpiętość skrzydła przedniego — 3,61 m, pow. — 1,22 m², wydłużenie — 10,6, długość — 4,4 m, wysokość — 1,9 m. **Masy:** konstrukcja pusta — 380 kg, max. masa startowa — 680 kg, paliwo — 115 kg, ładunek — 300 kg. **Osiągi:** max. prędkość dopuszczalna — 360 km/h, przelotowa — 305 km/h, przeciągnięcia — 90 km/h, wznoszenia — 6,5 m/s, zasięg przy 75% mocy — 1 635 km, przy 45% mocy — ponad 2 000 km, zużycie paliwa na 100 km — 8,9 dm³, rozbieg na betonie — 350 m, start na wys. 15 m — 430 m, lądowanie z wys. 15 m — 400 m, dobieg — 200 m.



SAMOLOT BOMBOWY AVRO MANCHESTER-1A

Wytwórnia brytyjska Avro (istniejąca od 1909) otrzymała w końcu 1936 zlecenie na opracowanie średniego bombowca. Wymagane były: prędkość max. — 440 km/h (na 4 500 m), zasięg max. — 4 800 km i udźwig bombowy — 3 642 kg. Konstruktorem samolotu P-13/36 został Roy Chadwick. Prototyp nieuzbrojony został oblatany 25.07.1939 przez kpt. H. Browna w 17 min. locie.

Pierwsza akcja bojowa Manchesterów-1, to 25.02.1941 nocny nalot 6 maszyn (bez strat nad celem) na port wojenny — Brest. Manchestery atakowały potem m.in. Kolonię i Kilonię. Kłopoty z silnikami spowodowały 13.04. zawieszenie lotów, aż do końca miesiąca, by od 16.06. znów te bombowce przez 6 dni pozostawały na ziemi. Potem były naloty na Kilonię, Hamburg, Düsseldorf i Boulogne, a po kolejnym zawieszeniu lotów w lipcu — na Essen, Duisburg i 12.08.1941 po raz pierwszy na Berlin (strata 2 samolotów). Do kłopotów z silnikami doszły drgania usterzeń. Ulepszone potem Manchestery otrzymały oznaczenie Mk.1A. Ale z kolei wystąpiły kłopoty z przestawialnymi śmigłami. Czasem jednak Manchester potrafił być szczęśliwym samolotem: z silnikiem uszkodzonym w nocy nad Berlinem zdołał powrócić do bazy w Wadington (sierpień 1941). Jednak od września 1941 coraz mniej Manchesterów startowało do akcji: na 198 do 1 047 bombowców atakujących Berlin, Paryż lub Kolonię było tylko 4 do 35 Manchesterów. Samolot stracił zaufanie. Zastąpił go znany później czterosilnikowy Avro Lancaster, będący rozwinięciem powiększonego prototypu Manchester-III z czterema silnikami (oblot 9.01.1941). W ten sposób jeden z najbardziej niewydarzonych bombowców brytyjskich II wojny światowej dał początek jednemu z najlepszych.

Łącznie zbudowano do marca 1942: 202 Manchestery (z czego 43 u Metrovicka). Służyły one w 3 dywizjonach brytyjskich działających nocą. Ostatnim był nalot 25.06.1942 na Bremę.

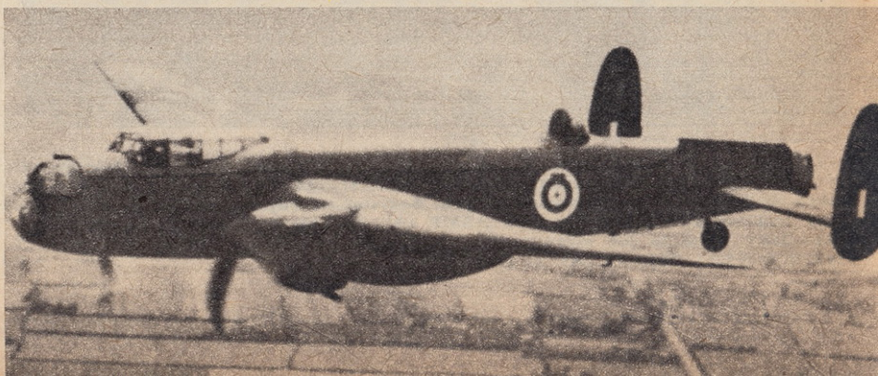
Konstrukcja metalowa. Załoga — do 7 osób.

Napęd: 2 silniki RR Vulture o mocy po 1 358 kW (1 845 KM) na wysokości 1 500 m.

Uzbrojenie: 8 ruchomych k. masz. 7,62 mm w 3 stanowiskach oraz 3 624 kg bomb.

Malowanie (1941): w plamy kamuflażowe; z dołu i z boków — w kolorze matowoczarnym. **(W)**

DANE TECHNICZNE. Wymiary: rozpiętość — 27,47 m, długość — 21,15 m, wysokość — 5,94 m. **Masy:** masa własna — 13 590 kg, masa całkowita — 25 368 kg. **Osiągi:** prędkość max. (4 000 m) — 448 km/h, pułap operacyjny — 5 850 m, zasięg z max. ładunkiem bomb — 2 700 km.



SAMOLOT RWD-5bis

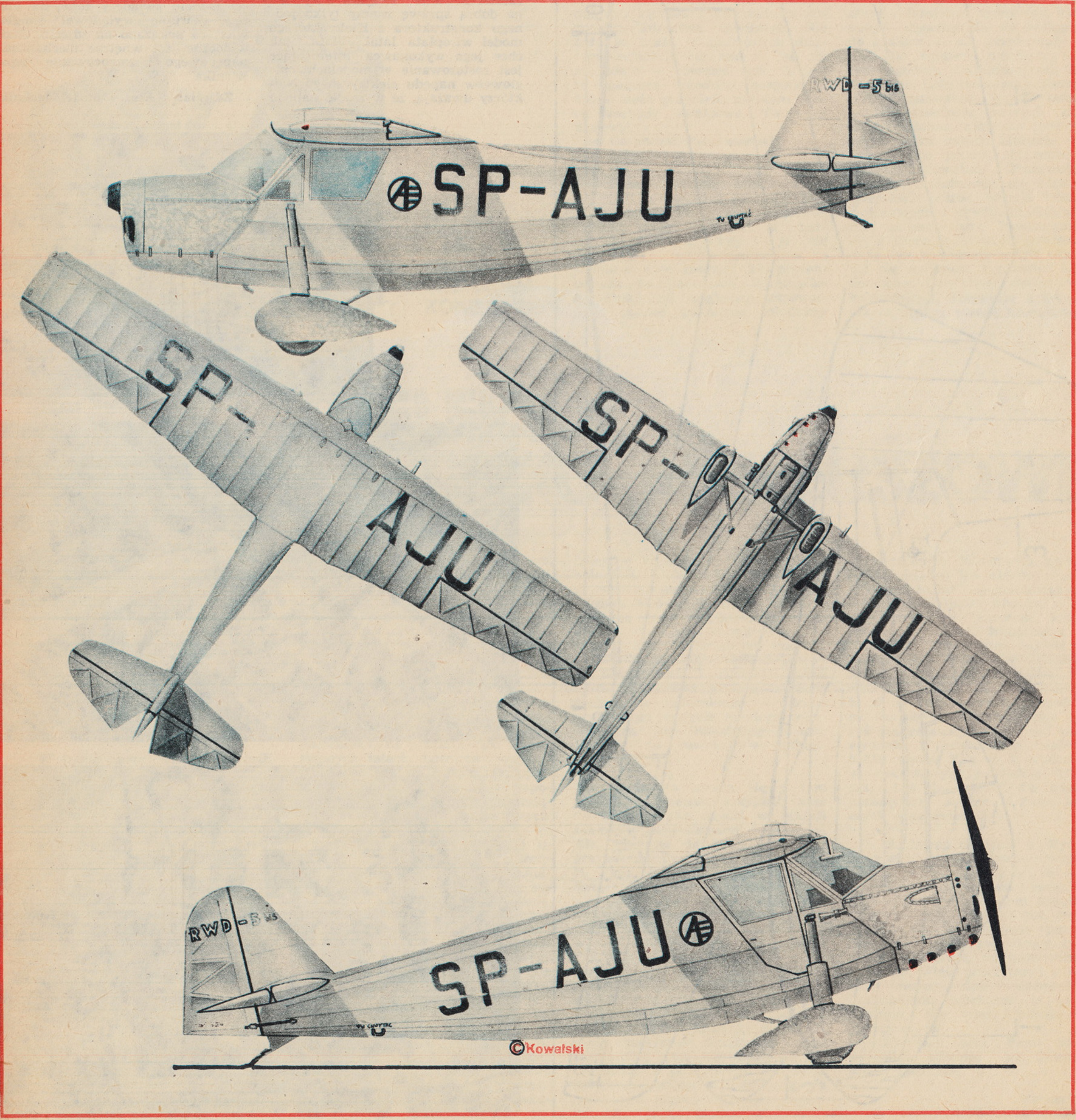
Tekst i rysunki: TOMASZ J. KOWALSKI

Odpowiedź na pytanie, jak był malowany RWD-5bis St. Skarżyńskiego w czasie wykonywania lotu rekordowego ponad Atlantykiem, nie jest sprawą prostą. Można stwierdzić, że samolot pomalowano w całości na kolor srebrny z pozostawionymi — w barwie naturalnej — duralowymi osłonami silnika, owiewkami kół podwozia oraz jego goleniami.

Znacznie trudniej jest odpowiedzieć na pytanie o oznaczenia malowane na samolocie. Istniejąca dokumentacja ikonograficzna zamieszczona w książce St. Skarżyńskiego (Na RWD-5 przez Atlantyk) oraz w książce Jerzego B. Cynka (Polish Aircraft 1893—1939) przedstawia samolot w różnych okresach. Z analizy zdjęć wykonanych w St. Louis i w Brazylii wynika, iż oznakowania samolotu wyglądały tak, jak przedstawiono je na barwnej planszy.

Podczas lotu propagandowego po Ameryce Południowej (w Kurytybie) samolot doznał uszkodzenia lewej goleni podwozia. W wyniku naprawy (widać to na zdjęciach) ciemną lewą goleń podwozia prawdopodobnie zamalowano na czarno lub czerwono. Z kolei zdjęcia wykonane na lotnisku w Łodzi i Warszawie, po powrocie do Polski, wykazują odmienne malowanie emblematu ARP, jak też napis pod emblematem Aeroklub Rzeczypospolitej Polskiej. Wygląd RWD-5bis z tym oznaczeniem został zaprezentowany Czytelnikom w odcinku 134 GiB. Nowe oznaczenia wykonano najprawdopodobniej w St. Inglewert w pobliżu Boulogne, gdzie ekipa RWD dokonała montażu samolotu po transporcie drogą morską. Drugą goleń podwozia pomalowano najprawdopodobniej w Łodzi przed lotem do Warszawy (na lotnisku łódzkim prawa goleń jest jeszcze srebrna).

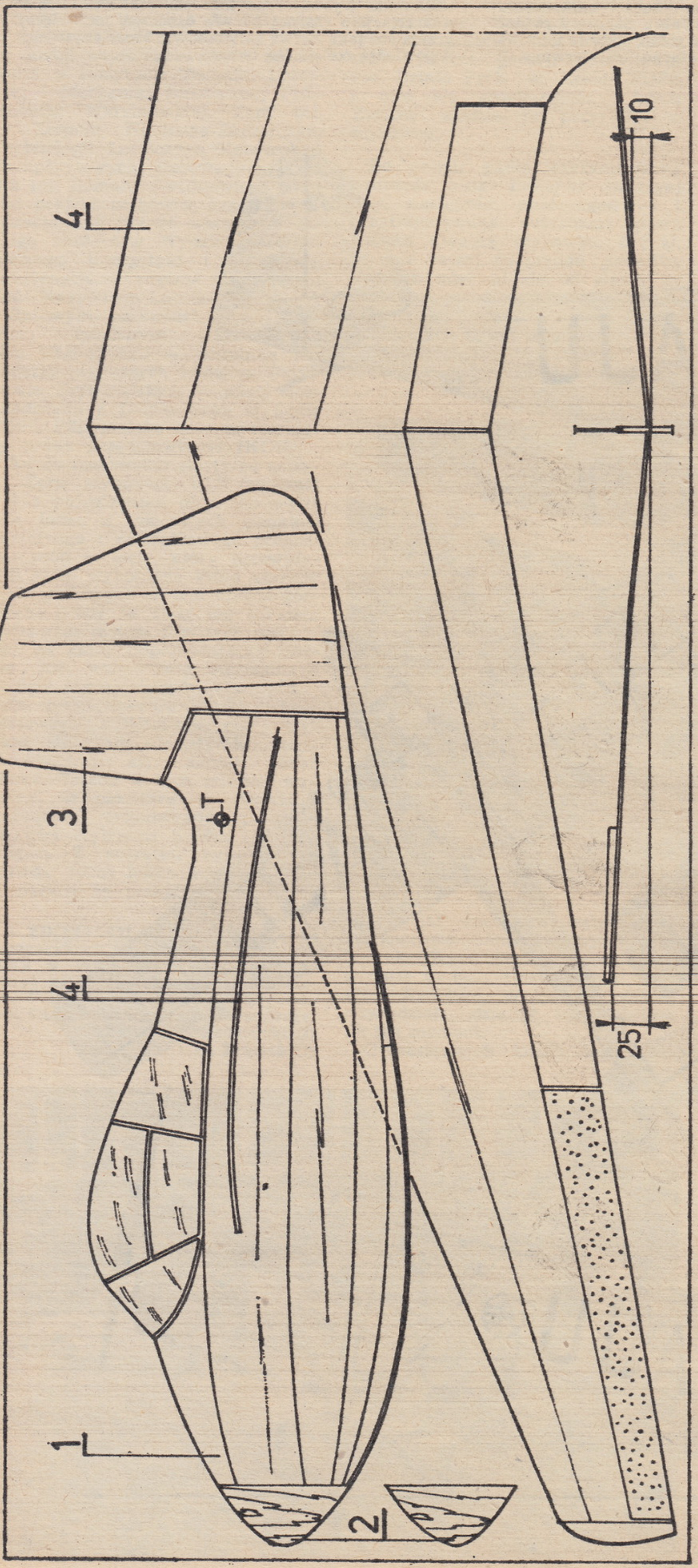
Ostatnią sprawą jest barwa farby, którą wykonano napisy i emblematy na samolocie. W książce St. Skarżyńskiego znajdują się barwne rysunki wykonane przez Bohdana Nowakowskiego, na których oznaczenia są czerwone. Z innych relacji wynika, że oznaczenia wykonywano kolorem czarnym. Ponieważ relacji o czarnej barwie oznaczeń jest więcej, przyjąłem taką barwę za właściwą. Może Czytelnicy dopowiedzą coś na ten temat.



NIETOPERZ

Polska pionierska konstrukcja szybowca bezogonowego SZD-6X Nietoperz znalazła obecnie, po 24 latach, naśladowców w CSRS. Znany modelarz, działacz i konstruktor O. Saffek opracował plan polskiego szybowca, jako modelu latającego. Plan tego modelu, przeznaczonego dla najmłodszych konstruktorów lotniczych, zamieszczamy obok. Model wykonano ze ścinków drewna, balsy i sklejki. Oznaczenia: 1 — kadłub, 2 — nakładka, obciążenie, 3 — statecznik pionowy, 4 — skrzydła, T — środek masy modelu.

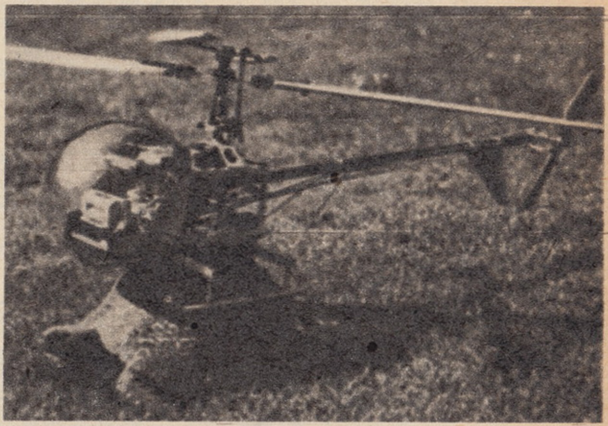
„Modelar"

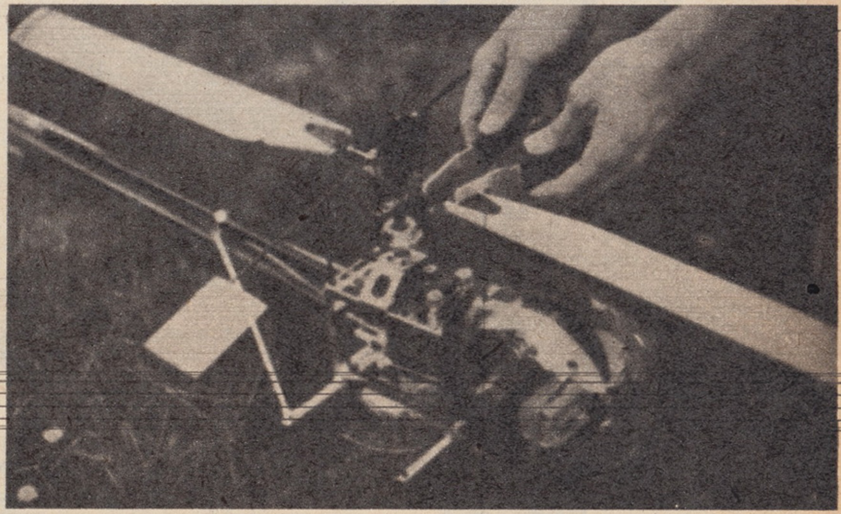


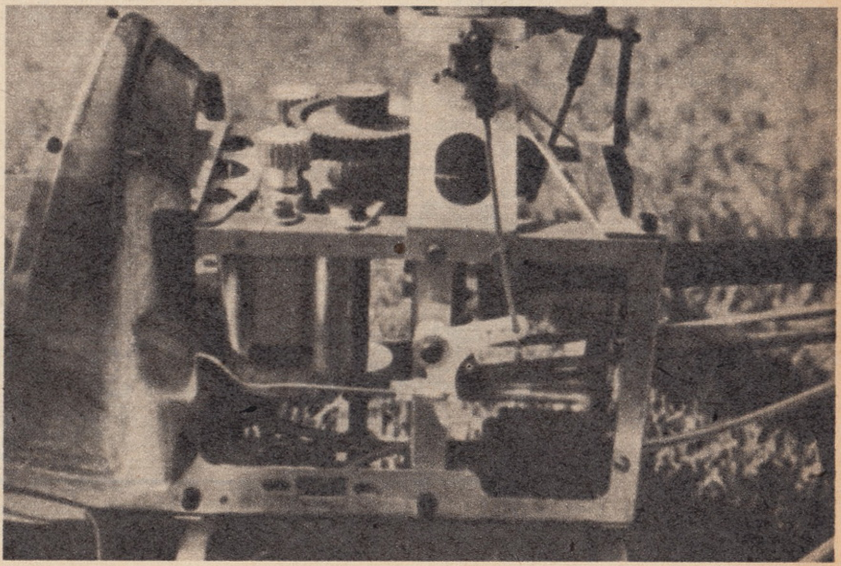
ŚMIGŁOWIEC Z NAPĘDEM ELEKTRYCZNYM

Od czasu do czasu przychodzi moda na modele wiropłatów. Ci, którzy oglądają popisy modeli śmigłowców, chcą naśladować szczęśliwych konstruktorów, ale nie zawsze im się to udaje. Budowa modeli wiropłatów i ich oblatywanie jest przedsięwzięciem bardzo trudnym. I u nas obserwowaliśmy okresowe zainteresowanie śmigłowcami, ale na dobrą sprawę znamy tylko jednego konstruktora z Kielc, którego model wiroplata latał i lata, jak chce jego wykonawca. Interesujące jest zastosowanie w modelach śmigłowców napędu elektrycznego. Niektórzy uważają, że w źródle napędu tkwi tajemnica trudności budowy i oblatywania śmigłowców. W 1981 jedna z wytwórni modelarskich w RFN przygotowała zestaw materiałowy małego śmigłowca z napędem elektrycznym. Podzespoły mechaniczne modelu nie pochodzą jednak z RFN, a z Japonii. Do napędu wirnika o dwóch współosiowo zamocowanych i przeciwbieżnych łopatach zastosowano 2 silniki elektryczne produkcji japońskiej. Zdaniem specjalistów model ten może upowszechnić śmigłowce w małym lotnictwie, a nieskomplikowana obsługa (odpadają kłopoty z silnikiem spalinowym, doborem właściwego paliwa i rozruchem) umożliwia wykorzystanie modelu przez początkujących nawet modelarzy. O wielkości modelu świadczy żółw, na którego skorupie „wylądował" śmigłowiec, co pokazano na zdjęciu. Obok widoczne jest wnętrze mechanizmu napędowego i zamocowanie łopat wirnika.

Zdjęcia: „Flug + modell-technik"







SKUTKI ANONSU

„Ratujcie, kochani!" — tak zaczął sympatyczny list do nas student IV roku wydziału prawa Uniwersytetu Gdańskiego — Zbigniew Woźniak. O co chodzi? Ano, rzecz i troszkę śmieszna, i odrobinę zmuszająca do zastanowienia się. Kto ma się zastanawiać? Sądzimy, że przede wszystkim osoba, zgłaszająca swój anons do naszej stałej rubryki Klub Iskra. O skutkach swego anonsu (widać bardzo interesującego) przekonał się właśnie nasz wyżej wymieniony Czytelnik.

Podziękowawszy nam najpierw elegancko za szybką pomoc w jego kłopotach i wyraziwszy wdzięczność, p. Woźniak opisał dalej co się działo, gdy w „Skrzydlatej" ukazało się jego ogłoszenie dotyczące wymiany modeli samolotów na książkę z Biblioteczki „Skrzydlatej Polski". Oto otrzymał on grubo ponad 50 listów z propozycjami wymiany! Nie jest, oczywiście, w stanie na wszystkie te listy odpowiedzieć.

I tu jest prośba naszego Czytelnika, którą spełniamy z przyjemnością, gdyż Zbigniew Woźniak wykazał naprawdę wiele dobrej woli, chcąc osobiście odpowiedzieć na **wszystkie** listy: W jego imieniu przepraszamy wszystkich tych, którzy napisali do niego, że nie może on im odpowiedzieć. Z masy propozycji wybrał około 10 najbardziej mu odpowiadających i tylko na te listy odpisał. A pozostałych reflektantów — cóż, prosi o wybaczenie. „Chcę, abyście wiedzieli, że podchodzę do tej sprawy na serio" — pisze do nas.

Cenimy taką postawę. Można ją określić krótko, jednym słowem: rzetelność. Przy okazji zaś — ponawiamy swą uwagę: dobrze się zastanówcie, kochani Czytelnicy, zanim zredagujecie propozycję wymiany i poprosicie o wydrukowanie jej w Klubie Iskra. Możecie poczuć się nieswojo pod naporem masy listów. Podejrzewamy tu również, że przypadków podobnych wyżej opisanemu... chyba było więcej. Oczywiście pomijamy tu sprawę niemiłego „kawału", jaki zrobiono jednemu z mieszkańców Siedlec, przysyłając jego nazwisko wraz z anonsem do Iskry. Pisaliśmy już o tym. Przykry, daleki od dowcipu, wulgarny postępek. Tak robić nie wolno, pod żadnym pozorem.

A teraz inna sprawa. Otóż ktoś kiedyś zapytał piszącego te słowa, czy aby rzeczywiście nasze starania o załatwienie czegoś dla naszych czytelników odnoszą jakiś skutek. Trochę mi się przykro zrobiło, bo — czasem jednak to i owo załatwiamy. Pytanie było odrobinę zgryźliwe.

Nie szkodzi, nie obrażamy się. Jako odpowiedź, ze sporej gromadki listów, wybieramy jeden list. Oto jego treść „Szanowna Redakcjo! Serdecznie dziękuję za spełnienie mej prośby. Wczoraj otrzymałem list od Pułkownika W. Króla z wyczerpującymi wyjaśnieniami. Jestem usatysfakcjonowany. Jeszcze raz serdecznie dziękuję. Ślę wyrazy szacunku i pozdrowienia H. Stasik — Poznań".

Na koniec pragniemy wyjaśnić Mieczysławowi Lorancowi z Łodygowic i kilku jeszcze innym naszym Czytelnikom, że w sprawie nieregularnego dostarczania prenumeraty „Skrzydlatej Polski' powinni energicznie interweniować w urzędzie pocztowym.

(z)

LISTY

ZESTRZELONY LOTNIK

W nawiązaniu do prośby p. Stefana Głębskiego z Łodzi o pomoc w identyfikacji lotnika zestrzelonego w dniu 2 lub 3 września 1939 r. w rejonie Sieradz-Łódź, zamieszczonej w nr. 12 SP, uprzejmie wyjaśniam, że zestrzelonym lotnikiem o którym pisze p. Głębski był prawdopodobnie st. sierż. tyt. pchor. Edward Kramarski z 161 Eskadry Myśliwskiej III/6 Dywizjonu Myśl., walczącego w składzie lotnictwa Armii „Łódź".

Ze względu na szczupłość sił oraz rozległość obszaru operacyjnego podlegającego kontroli powietrznej III/6 Dywizjonu Myśliwskiego, jego dca, mjr pil. Stanisław Morawski, postanowił zwalczać penetrujące samoloty rozpoznawcze nieprzyjaciela oraz wyprawy bombowe Luftwaffe poprzez zorganizowanie zasadzek rozmieszczonych na przewidywanych kierunkach przelotów samolotów niemieckich (np. w m. Kłoniszew k. Zduńskiej Woli, w Woli Wężykowej k. Wielunia, w Czarnocinie k. Piotrkowa Trybunalskiego itd.).

(W dniu 2.09.1939 przebywający od świtu na zasadzce w m. Kłoniszew 3-samolotowy klucz z pilotami: ppor. ppor. Zbigniewem Szubertem, Janem Dzwonkiem (Jan Jasiński), pchor. Edwardem Kramarskim i plut. Franciszkiem Prętkiewiczem, startował kilkakrotnie do przelatujących wypraw bombowych i pojedynczych samolotów rozpoznawczych Luftwaffe. W trakcie jednego ze startów ppor. Dzwonek i pchor. Kramarski zestrzelili niemieckiego Henschla-126. Tego dnia po południu obaj piloci ponownie wystartowali, tym razem przeciw bombowcom niemieckim lecącym na bombardowanie kolejowych węzłów wyładowczych Armii „Łódź". W starciu z osłoną myśliwską pchor. Kramarski został zestrzelony, a ranny ppor. Dzwonek na postrzelanym samolocie wywinął się z ognia Messerschmittów i skierował ku lotnisku Widzew.

W zakończeniu dodaję, że st. sierż. tyt. pchor. Edward Kramarski urodził się 15.11.1915. Po ukończeniu z pierwszą lokatą Szkoły Podchorążych Lotnictwa w Dęblinie, w czerwcu 1939 został wcielony do 161 Eskadry Myśliwskiej 6 Pułku Lotniczego we Lwowie. Poległ w swym drugim locie bojowym. Pochowany na cmentarzu Łódź-Doły.

mgr inż. Jerzy Pawlak

KORESPONDENCJE

AEROKLUB ZIEMI LUBUSKIEJ

5 marca br. odbyło się XII Walne Zgromadzenie Aeroklubu Ziemi Lubuskiej. Lata 1978—1982 zamknęły 25-letnią działalność aeroklubu na ziemi lubuskiej. Z tym większą satysfakcją należy podkreślić, że rok 1982, mimo wszelkich trudności organizacyjnych, zakończony został rekordowymi w całym 25-leciu wielkościami nalotu samolotowego i szybowcowego, a także największą ilością wykonanych skoków na spadochronach. Korzystne wyniki ekonomiczne, szczególnie w zakresie wypracowanych dochodów własnych, pozwalają na optymizm w ustawianiu zadań szkoleniowych i wyczynowych w roku 1983.

W dyskusji podniesiony został m.in. problem konieczności powołania do życia, obok aeroklubu, organizacji masowej działającej na analogicznych zasadach jak była Liga Lotnicza.

Wręczone zostały puchary i nagrody dla najlepszych pilotów roku 1982 oraz wyczynowe odznaki szybowcowe, w tym 2 złote z trzema diamentami dla pilotów Andrzeja Stanisławskiego i Sławomira Janke. Również ponad 20 odznak złotych i srebrnych wręczonych zostało spadochroniarzom aeroklubu.

W skład nowego zarządu wybranego na XII Walnym Zgromadzeniu weszli: mgr Władysław Leśniak jako prezes, Marian Krzyżan i mjr pil. Jan Ożóg jako wiceprezesi, Wacław Hołyś jako sekretarz i Grzegorz Marciniak jako skarbnik. W skład prezydium zarządu weszli ponadto wicewojewoda Zbyszko Piwoński, kierownik aeroklubu mjr pil. mgr inż. Adam Sikora oraz kierownik sekcji samolotowej Zbigniew Książkiewicz. Wybrano również Komisję Rewizyjną, Sąd Honorowy oraz trzech delegatów na Zjazd Krajowy APRL.

Marian Krzyżan

KLUB ISKRA

Robert Zarzycki, ul. Proletariatczyków 281 m 22, 05-160 Modlin-Twierdza, poszukuje numerów „Małego Modelarza": 2/60, 3/61, 9/62, 9/63, 11/63, 4/64, 11/67, 3/71, 8/71, 7/72, 4/75, 10/75, 7/76, 2/77. W zamian oferuje numery „Małego Modelarza": 4/82, 10/81, 5—6/81, 11/78, luźne numery z serii „Żółtego tygrysa" i „Miniatur Morskich" lub zapłaci gotówką.

Piotr Respondek, ul. Słowackiego 8 m 15, 42-200 Częstochowa, poszukuje I, II, III i IV tomu Nemecka — „Vojenske letadla", I tomu Morgały — „Polskie samoloty wojskowe 1918—1939", TBiU numery: 19, 34, 48, 54, 57, 58, 68 i 67, plastykowych samolotów i II i III tomu Alexandra do nauki języka angielskiego. W zamian przeznacza: numery „Małego Modelarza", komiksy, książki historyczne, młodzieżowe i morskie, znaczki, numery „Skrzydlatej": 49/81, 6, 8, 11, 16, 22, 24/82, płyty I. Trojanowskiej i Budki Suflera (longplaye) oraz gotówkę.

Wiesław Wojdyła, Dąbrówka 83, 38-211 Krajowice, woj. krośnieńskie, poszukuje numerów „Skrzydlatej Polski" od 1 do 24 z roku 1981 i książki „Rozwój samolotów naddźwiękowych". Do wymiany przeznacza numery „Małego Modelarza": 3, 4, 7, 8, 9, 10, 11, 12/81, 1, 2—3, 5/82 oraz numery „Modelarza": 5, 6, 7—8, 9, 10, 11, 12/81 i 1, 3/82.

Red. IRENIE BĄKOWICZ

serdeczne wyrazy szczerego współczucia z powodu śmierci

OJCA

składają koleżanki i koledzy z Redakcji „Skrzydlatej Polski"

Rok założenia 1930

SKRZYDLATA POLSKA

TYGODNIK LOTNICZY I ASTRONAUTYCZNY
Wyróżniony Dyplomem Honorowym FAI (1966)

REDAGUJE ZESPÓŁ: redaktor naczelny — Jerzy R. Konieczny, z-ca red. nacz. — Tadeusz Malinowski, sekretarz redakcji — Jerzy Zarębski, kierownicy działów — Paweł Elsztein, Henryk Kucharski, Bogusław J. Witkowski, Janusz Wojciechowski, redaktor graficzny — Jolanta Kalita, redaktor techniczny — Irena Bąkowicz, sekretariat redakcji — Wanda Szawarska.

REDAKCJA: ul. Nowy Świat 24 m. 2, 00-373 Warszawa 1. Telefony: 27-33-78 — redaktor naczelny i sekretariat, 27-52-60 — kierownicy działów.

WYDAWCA: Wydawnictwa Komunikacji i Łączności, ul. Kazimierzowska 52, Warszawa, telefon — centrala 49-27-51 do 9.

TERMINY PRZYJMOWANIA PRENUMERATY:
— od prenumeratorów indywidualnych zamieszkałych w miastach siedzibach oddziałów RSW „Prasa — Książka — Ruch" — do dnia:
28 lutego 1983 r. — na II kwartał i dalsze okresy roku bieżącego,
31 maja 1983 r. — na III kwartał i II półrocze roku bieżącego,
31 sierpnia 1983 r. — na IV kwartał roku bieżącego.
— od instytucji, zakładów pracy i prenumeratorów indywidualnych zamieszkałych na wsi i w małych miasteczkach do dnia 10 miesiąca poprzedzającego okres prenumeraty.

Cena prenumeraty: kwartalnie — 260 zł, półrocznie — 520 zł, rocznie — 1 040 zł.

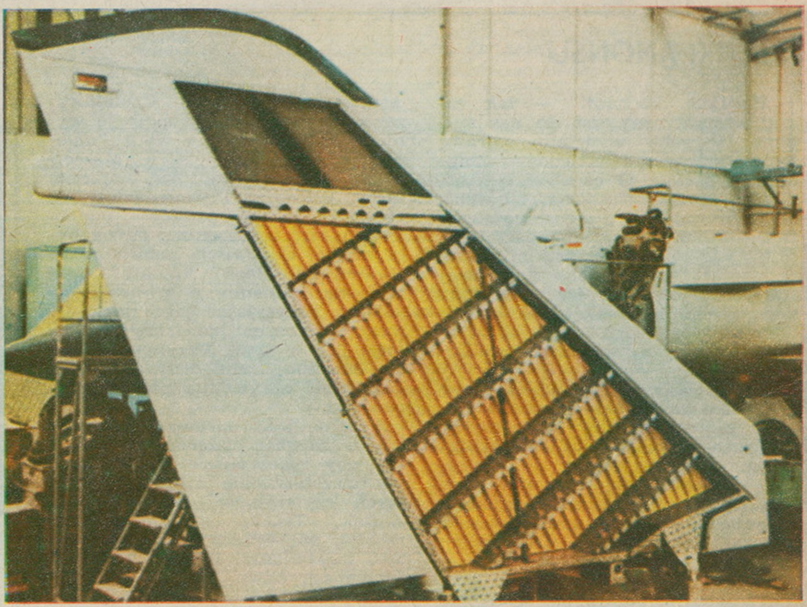
WARUNKI PRENUMERATY:
1) dla osób prawnych — instytucji i zakładów pracy:
— instytucje i zakłady pracy zlokalizowane w miastach wojewódzkich i pozostałych miastach, w których znajdują się siedziby oddziałów RSW „Prasa — Książka — Ruch" zamawiają prenumeratę w tych oddziałach,
— instytucje i zakłady pracy zlokalizowane w miejscowościach, gdzie nie ma oddziałów RSW „Prasa — Książka — Ruch" i na terenach wiejskich opłacają prenumeratę w urzędach pocztowych i u doręczycieli.
2) dla osób fizycznych — indywidualnych:
— osoby fizyczne zamieszkałe na wsi i w miejscowościach, gdzie nie ma oddziałów RSW „Prasa — Książka — Ruch", opłacają prenumeratę w urzędach pocztowych i u doręczycieli,
— osoby fizyczne zamieszkałe w miastach — siedzibach oddziałów RSW „Prasa — Książka — Ruch", opłacają prenumeratę wyłącznie w urzędach pocztowych nadawczo-oddawczych właściwych dla miejsca zamieszkania prenumeratora.
Wpłaty dokonują używając „blankietu wpłaty" na rachunek bankowy: Centrali Kolportażu Prasy i Wydawnictw w Warszawie, ul. Towarowa 28, nr konta NBP XV Oddział w Warszawie Nr 1153-201045-139-11.
3) Prenumeratę ze zleceniem wysyłki za granicę przyjmuje RSW „Prasa — Książka — Ruch", Centrala Kolportażu Prasy i Wydawnictw, ul. Towarowa 28, 00-958 Warszawa, konto NBP XV Oddział w Warszawie Nr 1153-201045-139-11. Prenumerata ze zleceniem wysyłki za granicę pocztą zwykłą jest droższa od prenumeraty krajowej o 50% dla zleceniodawców indywidualnych i o 100% dla zlecających instytucji i zakładów pracy.

OGŁOSZENIA: Cena ogłoszeń drobnych w tekście 25 zł za słowo, reklam i ogłoszeń handlowych 50 zł za 1 cm², ogłoszeń urzędowych — komunikatów 60 zł za 1 cm²; za ogłoszenia i reklamy wielobarwne dolicza się 100% dodatku; za ogłoszenia i reklamy przekraczające w wypadku ogłoszeń drobnych 50 słów, a w wypadku pozostałych ogłoszeń i reklam 1 kolumnę — może być doliczany dodatek w wysokości 100% obliczany od nadwyżki. Ogłoszenia przyjmuje Dział Handlowy Wydawnictw Komunikacji i Łączności, 02-546 Warszawa, ul. Kazimierzowska 52. **Za treść ogłoszeń redakcja nie odpowiada.**

Sprzedaż egzemplarzy zdezaktualizowanych, na pisemne zamówienie prowadzi Centrala Kolportażu Prasy i Wydawnictw „Ruch", 00-839 Warszawa, ul. Towarowa 28. **Numery bieżące** są do nabycia w Ośrodku Informacyjnym Wydawnictw Komunikacji i Łączności, 02-546 Warszawa, ul. Kazimierzowska 52 (w godz. 12—16.30). **Redakcja zastrzega sobie prawo dokonywania niezbędnych poprawek i skrótów w publikowanych artykułach, korespondencjach i listach oraz zmiany ich tytułów. PRZEDRUK DOZWOLONY TYLKO ZA PODANIEM ŹRÓDŁA.** Rękopisów i ilustracji nie zamówionych redakcja nie zwraca. Skład: Dom Słowa Polskiego, Warszawa, ul. Miedziana 11. Druk: Wojskowe Zakłady Graficzne, Warszawa, ul. Grzybowska 77. Podpisano do druku: 16.V.1983. Zam. 1573. Zam. 4703. M-91.
PL ISSN 0137-866x ● Nr ind. 37306

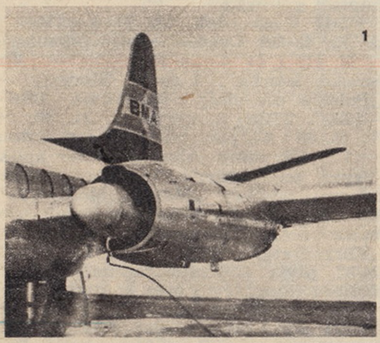
RUMUŃSKI JAK-52

Dwumiejscowy samolot szkolno-treningowy Jak-52 produkowany seryjnie z licencji radzieckiej w Rumunii. Samolot na zdjęciu jest w barwach rumuńskich.



KOMPOZYTY

Tak wygląda konstrukcja usterzenia samolotu wykonana z nowoczesnych tworzyw kompozytowych. Kompozyty są lub będą stosowane m.in. w samolotach francuskich Falcon, Mirage i Super Mirage-4000.

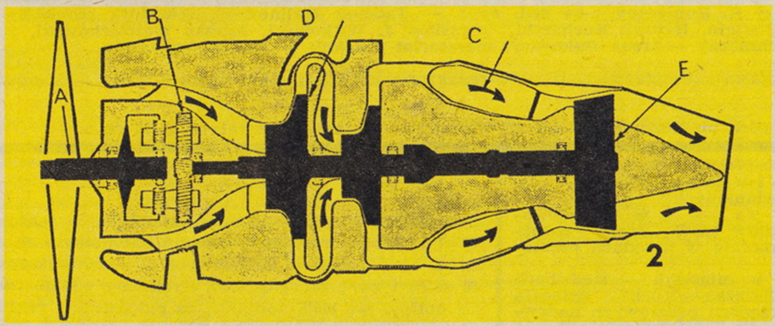


USPRAWNIENIE OBSŁUGI TECHNICZNEJ

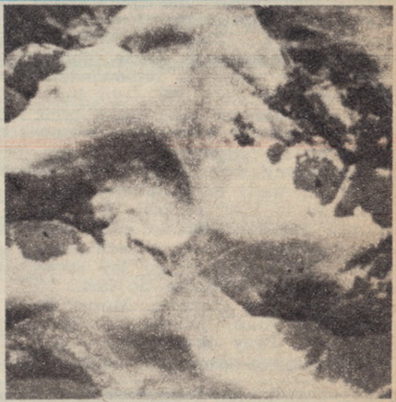
Nowa brytyjska metoda czyszczenia sprężarek silników turbośmigłowych RR Dart, wypróbowana została przez okres 2 lat na jedenastu samolotach HP Herald i Fokker F-27. Niepalna i nietoksyczna ciecz R-MC jest wtryskiwana do wlotu powietrza pracującego silnika (1), przez który przepływa (2). Czyszczenie jest powtarzane co 500 h pracy silnika. Czas czyszczenia silnika nie przekracza 30 min. Ciecz jest dostarczana pod ciśnieniem z urządzenia przewoźnego (3). Cykl czyszczenia: po 4 min. wtrysku cieczy — 1 min wtrysku wody destylowanej. Czyszczenie kończy 15 min. praca silnika.

Metoda R-MC została sprawdzona również w silnikach P—W Canada (PTC-ST6), Turbomeca i MTU. Regularne czyszczenie sprężarek może zwiększyć okres przeglądu międzynaprawczego od 500 do 1 500 h.

Oznaczenia na rysunku: A — śmigło, B — przekładnia, C — zespół komór spalania, D — zespół sprężarkowy, E — turbina.

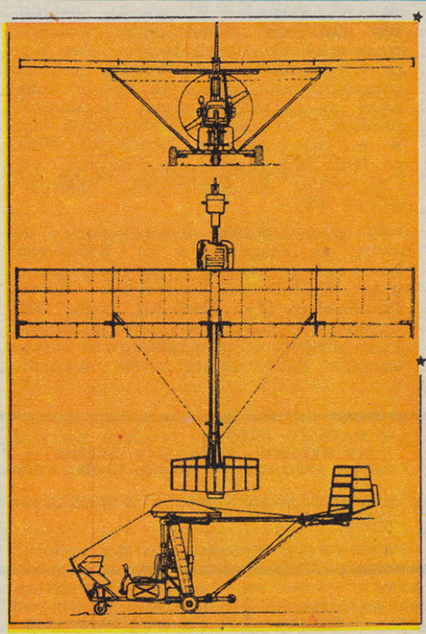


Zdjęcia i rysunki: „Flieger Revue", „TM", „Aviation Magazine", „Dassault-Breguet Information", „EIBIS International", archiwum.



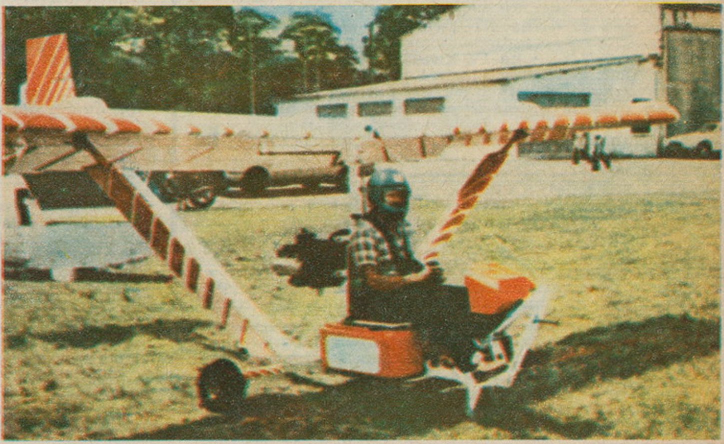
LOTNICTWO POMAGA W WALCE Z LAWINAMI

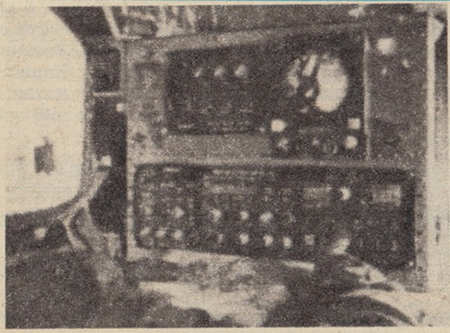
Istniejący od 1972 ośrodek prewencji lawinowej w Jasnej w CSRS korzysta stale ze zdjęć lotniczych do barwnego mapowania miejsc, rozkładów i zasięgów lawin. Oto Wielka Fatra z nawisami śnieżnymi — na zdjęciu służącym do interpretacji poprzedzającej mapowanie lawinowe.



RAZ MUT

Raz Mut, to nazwa mini-samolotu jednomiejscowego konstrukcji kanadyjskiej. Konstrukcja metalowa z pokryciem dakronowym. Silnik VW — 1 700 cm³ ze śmigłem pchającym średnicy 1,2 m. Radiostacja UKF (360-kanałowa). Rozpiętość — 7 m, masa własna — 204 kg, masa całkowita max. — 314 kg. Prędkość max. — 235 km/h, prędkość przeciągnięcia — 65 km/h, rozbieg — 80 m, dobieg — 60 m.





RADAR ŚMIGŁOWCOWY

Pulpit doświadczalnego radaru śmigłowcowego RSRE z monitorem obrazowania terenu do lotów we mgle i w nocy (przy widzialności „zerowej"). Anteny są umieszczone na łopatach wirnika nośnego. Pilot może rozpoznać obiekty większe od 1 m (szczegóły terenu, ludzi, pojazdy itd.) w obszarze panoramicznym 360°. Radar ma służyć m.in. do lądowań w każdych warunkach na lotniskach bez osłony radionawigacyjnej. Na razie trwają próby, podobno zachęcające.